

NPCF-CFTP

OSTENSIVO

**NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA FLUVIAL DO
TIETÊ-PARANÁ**



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ

2023

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ (NPCF)

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ

2023

FINALIDADE: NORMATIVA

2ª REVISÃO

ATO DE APROVAÇÃO

Aprovo, para emprego na MB e na Área de Jurisdição, a 2ª revisão das **NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ (NPCF)**.

Barra Bonita, SP, 21 de agosto de 2023.

LUIZ CARLOS CALVO DOS SANTOS JUNIOR
Capitão de Fragata
Capitão dos Portos
ASSINADO DIGITALMENTE

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ

FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES

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

ÍNDICE

	Páginas
FOLHA DE ROSTO	I
ATO DE APROVAÇÃO	II
FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES	III
ÍNDICE	IV-VII
 CAPÍTULO 1 - DISPOSIÇÕES GERAIS	
SEÇÃO I - ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES.....	1-1
1.1 - ORGANIZAÇÃO E ÁREA DE JURISDIÇÃO.....	1-1
1.2 - ATENDIMENTO AO PÚBLICO.....	1-6
1.3 - DENÚNCIAS E SUGESTÕES.....	1-6
1.4 - DELIMITAÇÃO DE ÁGUAS PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	1-7
1.4.1 - DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE NAVEGAÇÃO.....	1-7
1.4.2 - ÁREAS DE NAVEGAÇÃO DA CFTP.....	1-7
1.4.3 - ÁREAS DE NAVEGAÇÃO DA DELPEPITÁCIO.....	1-8
1.5 - SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	1-9
1.5.1 - APLICAÇÃO DAS REGRAS ESPECIAIS PARA EVITAR ABALROAMENTO NA NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	1-9
1.5.2 - USO DE CARTAS NÁUTICAS E CROQUIS DE NAVEGAÇÃO.....	1-9
1.5.3 - CONDICIONANTES METEOROLÓGICAS PRINCIPAIS.....	1-9
1.5.4 - COLABORAÇÃO DOS NAVEGANTES.....	1-10
SEÇÃO II - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO E SUA ADMINISTRAÇÃO.....	1-10
1.6 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS.....	1-10
1.7 - INFRAÇÃO.....	1-10
SEÇÃO III - DEVERES E SANÇÕES.....	1-10
 CAPÍTULO 2 - FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO	
2.1 - APLICAÇÃO.....	2-1
2.1.1 - APURAÇÃO DE ACIDENTES OU FATOS DA NAVEGAÇÃO.....	2-2
2.2 - OCORRÊNCIAS COM CARGAS PERIGOSAS.....	2-3
2.3 - ÁREAS DE SEGURANÇA.....	2-3
 CAPÍTULO 3 - DOTAÇÃO DE MATERIAL DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS	
3.1 - EQUIPAMENTOS E MATERIAIS HOMOLOGÁVEIS.....	3-1
3.1.1 - ARTEFATOS PIROTÉCNICOS.....	3-1
3.1.2 - HOLOFOTE DE BUSCA.....	3-1
3.1.3 - PRUMO DE MÃO OU RÉGUA GRADUADA.....	3-1
3.1.4 - DOTAÇÃO DE PRIMEIROS SOCORROS.....	3-2
3.1.5 - SINOS, APITOS E BUZINAS.....	3-2
3.1.6 - LUZES E MARCAS.....	3-2
3.1.7 - COLETES SALVA-VIDAS.....	3-2
3.1.8 - RÁDIO VHF.....	3-2
3.1.9 - RADAR.....	3-3

OSTENSIVO	NPCF-CFTP
3.1.10 - SISTEMA DE AMARRAÇÃO E ATRELAMENTO DE COMBOIOS.....	3-3
3.2 - DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS.....	3-4
3.3 - SISTEMA DE RASTREAMENTO DE EMBARCAÇÕES (AIS).....	3-5
3.4 - EMBARCAÇÃO COM DUPLA CLASSIFICAÇÃO – TIPO B e C.....	3-6

CAPÍTULO 4 – PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I - PROCEDIMENTOS PARA TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO.....	4-1
4.1 - TRÁFEGO NO PORTO, ECLUSAS, PONTES E CANAIS.....	4-1
4.1.1 - TRÁFEGO NO PORTO, TERMINAL E INSTALAÇÕES DE APOIO.....	4-1
4.1.2 - TRÁFEGO NAS ECLUSAS, PONTES E CANAIS.....	4-1
4.2 - FERROS E AMARRAÇÃO.....	4-3
4.3 - TRANSPORTE DE MATERIAL E PESSOAL.....	4-4
4.4 - REPAROS.....	4-4
4.5 - SERVIÇOS DE REBOCADORES.....	4-4
SEÇÃO II - SEGURANÇA ORGÂNICA.....	4-4
4.6 - SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES	4-4
SEÇÃO III - MEIO AMBIENTE.....	4-5
4.7 - PRESERVAÇÃO AMBIENTAL.....	4-5
4.7.1 - COMUNICAÇÃO DE ACIDENTE AMBIENTAL.....	4-5
4.7.2 - PLANO DE EMERGÊNCIA.....	4-5
4.7.3 - CUIDADOS PARA EVITAR POLUIÇÃO.....	4-6
4.7.4 - LIMPEZA DE TANQUES, PORÕES E RECOLHIMENTO DE LIXO.....	4-6
4.8 - CARGA OU DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICOS A GRANEL E GÁS LIQUEFEITO.....	4-6
4.9 - MERCADORIAS (CARGAS) PERIGOSAS.....	4-6
SEÇÃO IV – FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS.....	4-7
4.10 - DESPACHO.....	4-7
4.11 - CONTROLE DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO.....	4-7
4.12 - DISPENSA DE AVISO DE SAÍDA E ENTRADA.....	4-7

CAPÍTULO 5 - PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I - RESTRIÇÕES OPERACIONAIS.....	5-1
5.1 – PROPÓSITO.....	5-1
5.2 - NORMAS DE TRÁFEGO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ.....	5-1
5.3 - CALADOS RECOMENDADOS E RESTRIÇÕES DE PORTE DE EMBARCAÇÕES.....	5-1
5.4 - RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM.....	5-3
5.5 - RESTRIÇÕES DE HORÁRIO.....	5-3
5.6 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO – FUNDEADOUROS.....	5-3
5.7 - OUTRAS RESTRIÇÕES	5-3
SEÇÃO II - PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU E DEMAIS CONSTRUÇÕES E BOIAS DE GRANDE PORTE.....	5-3
5.8 - BOIAS DE GRANDE PORTE.....	5-3
SEÇÃO III – DIVERSOS.....	5-3
5.9 - INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES PARA EMPRESAS QUE TRABALHAM COM ALUGUEL DE PEDALINHOS E EMBARCAÇÕES PARA RAFTING.....	5-4
SEÇÃO IV - PROCEDIMENTOS OPERATIVOS PARA EVENTOS ESPECIAIS.....	5-4
5.10 - EVENTOS NÁUTICOS	5-4

OSTENSIVO	NPCF-CFTP
5.11 - SHOWS PIROTÉCNICOS EM Balsa (QUEIMA DE FOGOS).....	5-4
SEÇÃO V - ATIVIDADES QUE ENVOLVAM MERGULHADORES.....	5-5
CAPÍTULO 6 - VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO	6-1
SEÇÃO I - CONDIÇÃO DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO Náutica e Navegação.	6-1
6.1 - CONDIÇÃO DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO FLUVIAL.....	6-1
6.2 - TERMINAIS PORTUÁRIOS E ESTAÇÕES DE TRANSBORDO EXISTENTES AO LONGO DA HIDROVIA.....	6-2
6.3 - ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA.....	6-4
SEÇÃO II - CAMPANHAS EDUCATIVAS.....	6-5
6.4 - EQUIPAMENTOS DE SALVATAGEM.....	6-6
6.5 - MEIO AMBIENTE.....	6-6
6.6 - RECOMENDAÇÕES AOS NAVEGADORES AMADORES.....	6-6
CAPÍTULO 7 - MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS Náuticas	
SEÇÃO I - CADASTRAMENTO DAS MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS Náuticas.....	7-1
7.1 - ORIENTAÇÕES PARA O CADASTRAMENTO DAS MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS Náuticas.....	7-1
7.1.1 - TREINAMENTO Náutico.....	7-1
7.1.2 - INSTALAÇÃO DO RÁDIO VHF E USO DE TELEFONE CELULAR PARA ACIONAMENTO DA EMBARCAÇÃO DE APOIO DAS MARINAS.....	7-1
7.2 - PROPRIETÁRIOS DE EMBARCAÇÕES QUE UTILIZAM MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS Náuticas.....	7-2
ANEXOS	
ANEXO A - NORMAS DE TRÁFEGO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ.....	A-1
ANEXO B - TABELA DE CARGA DE RUPTURA POR CABO DE AMARRAÇÃO DE COMBOIO.....	B-1
ANEXO C - DECÁLOGO DE SEGURANÇA.....	C-1
ANEXO D - NORMAS PARA O CADASTRAMENTO E FUNCIONAMENTO DOS ESTABELECIMENTOS QUE ATUARÃO NO TREINAMENTO Náutico.....	D-1
ANEXO E - CERTIFICADO NACIONAL DE BORDA LIVRE PARA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ	E-1
APÊNDICES	
APÊNDICE I - MODELO DE CURRÍCULO PARA O TREINAMENTO Náutico NA CATEGORIA DE MOTONAUTA.....	D-I-1
APÊNDICE II - MODELO DE CURRÍCULO PARA O TREINAMENTO Náutico NA CATEGORIA DE ARRAIS AMADOR.....	D-II-1
APÊNDICE III - MODELO DE COMUNICADO PARA REALIZAÇÃO DE AULAS PRÁTICAS...	D-III-1
APÊNDICE IV - MODELO DE COMUNICADO DE PRESENÇA EM AULA.....	D-IV-1
APÊNDICE V - MANOBRAS E PROCEDIMENTOS A SEREM MINISTRADOS PARA ALUNOS - MOTONAUTA.....	D-V-1
APÊNDICE VI - MANOBRAS E PROCEDIMENTOS A SEREM MINISTRADOS PARA ALUNOS - ARRAIS AMADOR.....	D-VI-1
APÊNDICE VII - EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS NAS EMBARCAÇÕES UTILIZADAS PARA AULAS PRÁTICAS.....	D-VII-1

CAPÍTULO 1 DISPOSIÇÕES GERAIS

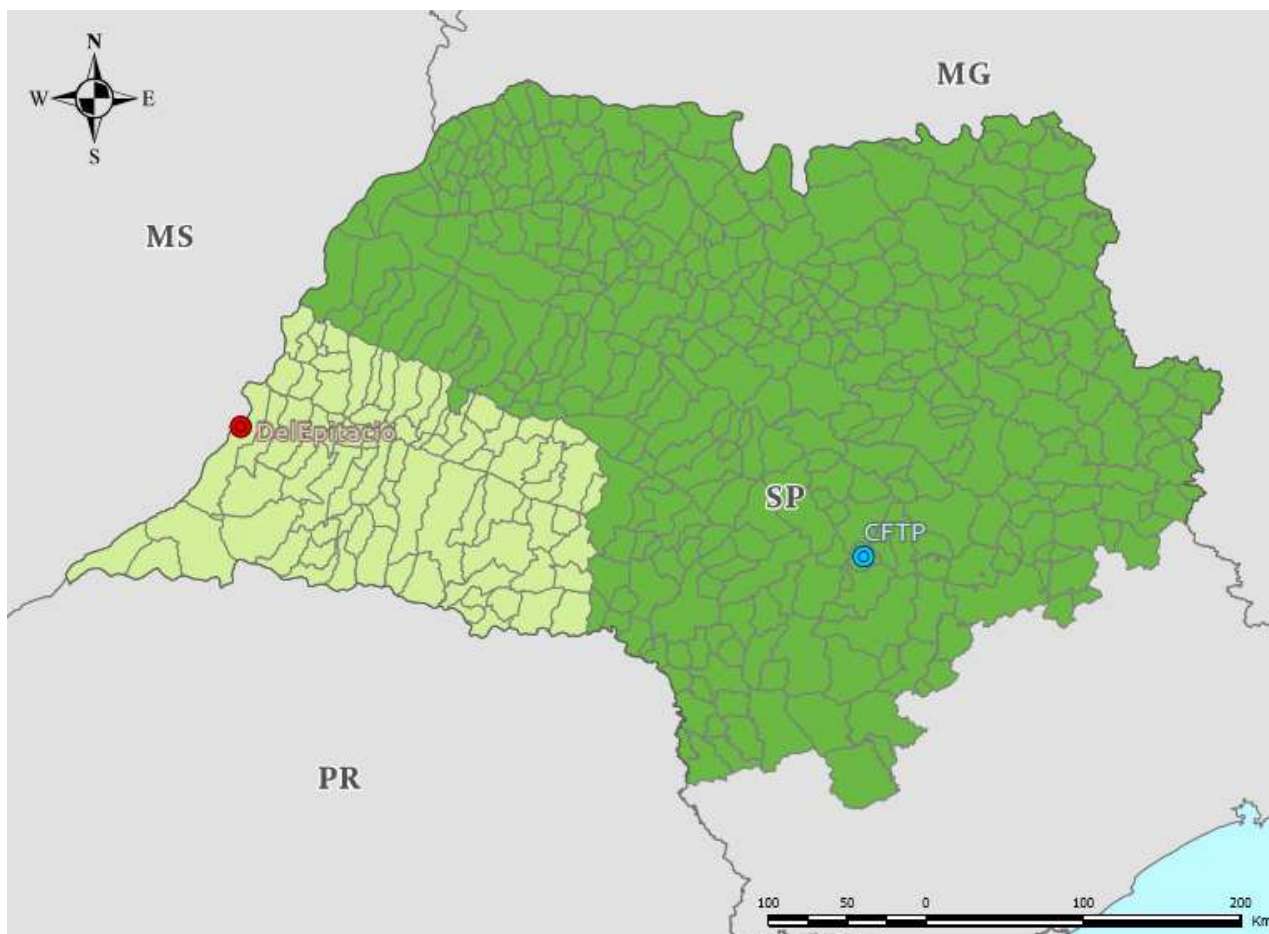
SEÇÃO I ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

A publicação Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial (NPCF) tem como propósito consolidar as normas e procedimentos específicos para a jurisdição da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná (CFTP) e da Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio (DelPEpitácio), permitindo complementar a legislação/regulamentação em vigor, atender às especificidades regionais e uniformizar os procedimentos relativos à navegação interior.

Assim, estas Normas e Procedimentos constituem um documento da CFTP e da DelPEpitácio, sendo que o seu conhecimento não desobriga o cumprimento dos demais dispositivos legais exarados, aprovados e ratificados pela Diretoria de Portos e Costas e Diretoria de Hidrografia e Navegação, bem como aqueles previstos nas Convenções Internacionais aplicáveis e ratificadas pelo Brasil.

1.1 - ORGANIZAÇÃO E ÁREA DE JURISDIÇÃO

As áreas de Jurisdição da CFTP e a DelPEpitácio são banhadas, entre outros, pelos seguintes rios: Tietê, Paraná, Grande e Paranapanema, conforme imagens abaixo:





A CFTP e a DelPEpitácio sediadas, respectivamente, nas cidades de Barra Bonita-SP e Presidente Epitácio-SP, possuem em suas jurisdições os municípios abaixo relacionados, de acordo com o anexo da Portaria nº 1/2021, do ComOpNav:

a) CFTP

I) Estado de São Paulo

Adolfo	Aguai	Águas da Prata
Águas de Santa Bárbara	Águas de São Pedro	Agudos
Altair	Altinópolis	Alto Alegre
Álvares Florence	Álvaro Carvalho	Alvinlândia
Americana	Américo Brasiliense	Américo de Campos
Analândia	Andradina	Angatuba
Anhembi	Aparecida d'Oeste	Araçatuba
Aramina	Arandu	Araraquara
Araras	Arealva	Areiópolis
Ariranha	Aspásia	Auriflama
Avaí	Avanhandava	Avaré
Bady Bassit	Balbinos	Bálsamo
Barão de Antonina	Barbosa	Bariri
Barra Bonita	Barretos	Barrinha
Batatais	Bauru	Bebedouro
Bento de Abreu	Bernardino de Campos	Bilac
Birigui	Boa Esperança do Sul	Bocaina
Bofete	Boraceia	Borborema

Borebi	Botucatu	Braúna
Brejo Alegre	Brodowski	Brotas
Buri	Buritama	Buritizal
Cássia dos Coqueiros	Cabrália Paulista	Caconde
Cafelândia	Cajobi	Cajuru
Campina do Monte Alegre	Campos Novos Paulista	Cândido Rodrigues
Canitar	Cardoso	Casa Branca
Castilho	Catanduva	Catiguá
Cedral	Cerqueira César	Charqueada
Chavantes	Clementina	Colina
Colômbia	Conchal	Conchas
Cordeirópolis	Coroados	Coronel Macedo
Corumbataí	Cosmorama	Cravinhos
Cristais Paulista	Descalvado	Dirce Reis
Divinol	Dobrada	Dois Córregos
Dolcinópolis	Dourado	Duartina
Dumont	Elisiário	Embaúba
Espírito Santo do Pinhal	Espírito Santo do Turvo	Estiva Gerbi
Estrela d'Oeste	Fartura	Fernando Prestes
Fernandópolis	Fernão	Floreal
Franca	Gabriel Monteiro	Gália
Garça	Gastão Vidigal	Gavião Peixoto
General Salgado	Getulina	Glicério
Guaíçara	Guaimbê	Guaíra
Guapiaçu	Guará	Guaraçaí
Guaraci	Guarani d'Oeste	Guarantã
Guararapes	Guariba	Guataporã
Guzolândia	Iacanga	Iaras
Ibaté	Ibirá	Ibirarema
Ibitinga	Icém	Igaraçu do Tietê
Igarapava	Ilha Solteira	Indiaporã
Ipaussu	Ipeúna	Ipiguá
Ipuã	Iracemópolis	Irapuã
Itaí	Itajobi	Itaju
Itápolis	Itaporanga	Itapuí
Itapura	Itatinga	Itirapina
Itirapu	Itobi	Ituverava
Jaborandi	Jaboticabal	Jaci
Jales	Jardinópolis	Jaú
Jeriquara	José Bonifácio	Júlio Mesquita
Lavínia	Leme	Lençóis Paulista
Limeira	Lins	Lourdes
Lucianópolis	Luís Antônio	Luiziânia
Lupércio	Macatuba	Macaubal
Macedônia	Magda	Manduri
Marapoama	Marília	Marinópolis
Matão	Mendonça	Meridiano

Mesópolis	Miguelópolis	Mineiros do Tietê
Mira Estrela	Mirandópolis	Mirassol
Mirassolândia	Mococa	Mogi Guaçu
Mogi Mirim	Monções	Monte Alto
Monte Aprazível	Monte Azul Paulista	Morro Agudo
Motuca	Murutinga do Sul	Neves Paulista
Nhandeara	Nipoã	Nova Aliança
Nova Canaã Paulista	Nova Castilho	Nova Europa
Nova Granada	Nova Independência	Nova Luzitânia
Novais	Nova Horizonte	Nuporanga
Ocaçu	Óleo	Olímpia
Onda Verde	Orindiúva	Orlândia
Ourinhos	Ouroeste	Palestina
Palmares Paulista	Palmeira d'Oeste	Paraíso
Paranapanema	Paranapuã	Pardinho
Parisi	Patrocínio Paulista	Paulistânia
Paulo de Faria	Pederneiras	Pedranópolis
Pedregulho	Penápolis	Pereira Barreto
Piacatu	Pindorama	Piracicaba
Piraju	Pirajuí	Pirangi
Pirassununga	Piratininga	Pitangueiras
Planalto	Poloni	Pongaí
Pontal	Pontalinda	Pontes Gestal
Populina	Porangaba	Porto Ferreira
Potirendaba	Pradópolis	Pratânia
Presidente Alves	Promissão	Reginópolis
Restinga	Ribeirão Bonito	Ribeirão Corrente
Ribeirão do Sul	Ribeirão Preto	Rifaina
Rincão	Rio Claro	Riolândia
Rubiácea	Rubineia	São João da Boa Vista
São José do Rio Pardo	São Sebastião da Gramma	São Simão
Sabino	Sales	Sales Oliveira
Salmourão	Salto Grande	Santa Adélia
Santa Albertina	Santa Bárbara d'Oeste	Santa Clara d'Oeste
Santa Cruz da Conceição	Santa Cruz da Esperança	Santa Cruz da Palmeiras
Santa Cruz do Rio Pardo	Santa Ernestina	Santa Fé do Sul
Santa Gertrudes	Santa Lúcia	Santa Maria da Serra
Santa Rita do Passa Quatro	Santa Rita d'Oeste	Santa Rosa de Viterbo
Santa Salete	Santana da Ponte Pensa	Santo Antônio do Jardim
Santo Antônio da Alegria	Santo Antônio do Aracuanã	Santópolis do Aguapeí
São Carlos	São Francisco	São João das Duas Pontes
São João de Iracema	São Joaquim da Barra	São José da Bela Vista
São José do Rio Preto	São Manuel	São Pedro
São Pedro do Turvo	Sarutaiá	Sebastianópolis do Sul
Serra Azul	Serrana	Sertãozinho
Severínia	Sud Menucci	Suzanópolis
Tabapuã	Tabatinga	Taguaí

Taiaçu	Taiúva	Tambaú
Tanabi	Tapiratiba	Taquaral
Taquaritinga	Taquarituba	Tejupá
Terra Roxa	Timburi	Torre de Pedra
Torrinha	Trabiju	Três Fronteiras
Turiúba	Turmalina	Ubarana
Ubirajara	Uchoa	União Paulista
Urânia	Uru	Urupês
Valentim Gentil	Valparaíso	Vargem Grande do Sul
Vera Cruz	Viradouro	Vista Alegre do Alto
Vitória Brasil	Votuporanga	Zacarias
TOTAL		369

- E sobre o rio Paraná, no trecho compreendido entre os municípios de Rubineia (SP) e Castilho (SP); e sobre o rio Grande, no trecho compreendido entre os municípios de Rubinéia (SP) e Pedregulho (SP).

b) DelPEpitácio

l) Estado de São Paulo

Adamantina	Alfredo Marcondes	Álvares Machado
Anhumas	Arco-Íris	Assis
Bastos	Borá	Caiabu
Caiuá	Cândido Mota	Cruzália
Dracena	Echaporã	Emilianópolis
Estrela do Norte	Euclides da Cunha Paulista	Flora Rica
Flórida Paulista	Florínia	Herculândia
Iacri	Iepê	Indiana
Inúbia Paulista	Irapuru	João Ramalho
Junqueirópolis	Lucélia	Lutécia
Marabá Paulista	Maracaí	Mariópolis
Martinópolis	Mirante do Paranapanema	Monte Castelo
Nantes	Narandiba	Nova Guataporanga
Oriente	Oscar Bressane	Osvaldo Cruz
Ouro Verde	Pacaembu	Palmital
Panorama	Paraguaçu Paulista	Parapuã
Pauliceia	Pedrinhas Paulista	Piquerobi
Pirapozinho	Platina	Pompeia
Pracinha	Presidente Bernardes	Presidente Epitácio
Presidente Prudente	Presidente Venceslau	Quatá
Queiroz	Quintana	Rancharia
Regente Feijó	Ribeirão dos Índios	Rinópolis
Rosana	Sagres	Sandovalina
Santa Mercedes	Santo Anastácio	Santo Expedito
São João do Pau d'Alho	Taciba	Tarabaí
Tarumã	Teodoro Sampaio	Tupã
Tupi Paulista		
TOTAL		79

- E sobre o rio Paranapanema, no trecho compreendido entre os municípios de Rosana (SP) e Palmital (SP); e sobre o rio Paraná, no trecho compreendido entre os municípios de Rosana (SP) e Paulicéia (SP).

1.2 - ATENDIMENTO AO PÚBLICO

a) Na CFTP:

O atendimento ao público é realizado de segunda-feira a quinta-feira, em dias de rotina normal, das 09h30 às 11h45, e das 13h45 às 15h45, e na sexta-feira, em dias de rotina normal, das 09h30 às 11h45, na Avenida Pedro Ometto, 804 – Centro – Barra Bonita, SP. Para a realização dos serviços, os interessados devem efetuar o agendamento no sítio eletrônico da Capitania, após pagamento da respectiva GRU. Para os serviços que não precisam de agendamento, os interessados deverão realizar contato telefônico prévio com a Capitania a fim de verificar se o expediente será normal no dia desejado.

Eventualmente, o atendimento poderá ocorrer de forma itinerante de acordo com a disponibilidade da Capitania, no formato de Agência Móvel, mediante solicitação de Prefeituras e Órgãos de Classe, ou por iniciativa da própria CFTP.

A Capitania possui os seguintes meios para contato:

I) Telefone/fax - **(14) 3604-1000** – durante o expediente e em emergências;

II) E-mail: **cftp.ouvidoria@marinha.mil.br**;

III) Internet: **www.marinha.mil.br/cftp**;

IV) Serviço Móvel Marítimo, canal 16 VHF; e

V) Correspondência: Avenida Pedro Ometto, 804 – Centro – Barra Bonita/SP, CEP: 17340-250.

b) Na DelPEpitácio:

O atendimento ao público é realizado na segunda-feira, em dias de rotina normal, das 13h30 às 16h30, de terça-feira a quinta-feira, em dias de rotina normal, das 08h15 às 11h30, e das 13h30 às 16h30 e e na sexta-feira, em dias de rotina normal, das 09h00 às 11h30, na Rua Porto Alegre 14-71 – Vila Santa Rosa – Presidente Epitácio, SP. Para a realização dos serviços, os interessados devem efetuar o agendamento no sítio eletrônico da Delegacia, após pagamento da respectiva GRU. Para os serviços que não precisam de agendamento, os interessados deverão realizar contato telefônico prévio com a Delegacia a fim de verificar se o expediente será normal no dia desejado.

Eventualmente, o atendimento poderá ocorrer de forma itinerante de acordo com a disponibilidade da Delegacia, no formato de Agência Móvel, mediante solicitação de Prefeituras, Marinas ou Órgãos de Classe.

A Delegacia possui os seguintes meios de contato:

I) Telefone – **(18) 3281-3175 / 3281-6356** – durante o expediente e em emergências;

II) E-mail: **dlprep.ouvidoria@marinha.mil.br**;

III) Internet: **www.marinha.mil.br/delpepitacio**;

IV) Serviço Móvel Marítimo, canal 16 VHF; e

V) Correspondência: Rua Porto Alegre, 14-71 – Vila Santa Rosa – Presidente Epitácio/SP, CEP: 19470-000.

1.3 - DENÚNCIAS E SUGESTÕES

Todo e qualquer cidadão (Brasileiro ou Estrangeiro) poderá prestar informações, fazer denúncias e sugestões à CFTP e à DelPEpitácio. As denúncias serão coletadas nos telefones abaixo e através dos e-mails abaixo, com a identificação e o contato do denunciante para que seja confirmada a sua autenticidade. As denúncias anônimas não serão descartadas

preliminarmente.

Qualquer pessoa poderá solicitar informações e dar sugestões por meio dos seguintes canais de comunicação:

1. CFTP:

(14) 3604-1000 – Central Telefônica da Sala de Estado (24 h) / Disque-Denúncia; e
Email: cftp.ouvidoria@marinha.mil.br;

2. DelPEpitácio:

(18) 3281-3175 – Central Telefônica da Sala de Estado (24 h) / Disque-Denúncia; e
Email: dlprep.ouvidoria@marinha.mil.br; e

3. Emergências Marítimas e Fluviais

185 – Central telefônica específica para pedidos e denúncias relacionadas a busca e socorro de pessoas desaparecidas nas águas.

1.4 - DELIMITAÇÃO DE ÁGUAS PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR

Para efeito de cumprimento das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), a navegação praticada em toda a área jurisdição da CFTP e da DelPEpitácio é a navegação interior, realizada em águas abrigadas e parcialmente abrigadas, classificadas por tipo e estabelecidas como a seguir:

1.4.1 - Definição das Áreas de Navegação

a) Área 1 – São áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas que apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

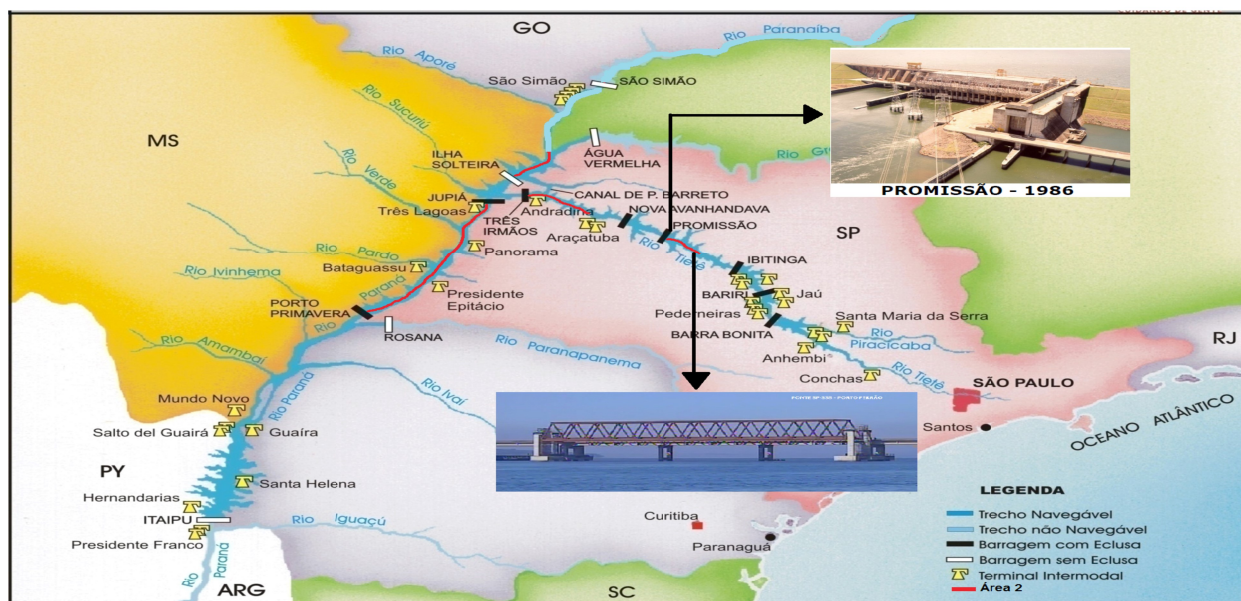
b) Área 2 – São áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento ou correnteza que dificultem o tráfego de embarcações.

1.4.2 - Áreas de Navegação da CFTP

a) Área 1: toda área de jurisdição da CFTP, excetuando-se aquelas classificadas como Área 2; e

b) Área 2:

I. Reservatório de Promissão: entre a ponte SP-333 – Porto Ferrão e a Barragem de Promissão (Atlas HTP-2.800):



II. Reservatório de Três Irmãos: entre a ponte SP-463 – Araçatuba e a Barragem de Três Irmãos (Atlas HTP-2.800):



III. Reservatório de Ilha Solteira, passando pelo Rio Paraná, até a foz do Rio Paranaíba.



1.4.3 - Áreas de Navegação da DelPEpitácio

a) Área 1: toda área de jurisdição da DelPEpitácio, excetuando-se aquelas classificadas como Área 2:

b) Área 2:

Reservatório de Porto Primavera – de jusante da Barragem de Jupia até a

montante Barragem de Porto Primavera:



1.5 - SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Com o propósito de contribuir para a salvaguarda da vida humana, da embarcação e da própria carga, bem como para a preservação do meio ambiente, o comandante da embarcação ou seus condutores deverão, dentre outros cuidados e providências inerentes ao exercício de suas atribuições, ter atenção especial aos seguintes itens:

1.5.1 - Aplicação das Regras Especiais para Evitar Abalroamento na Navegação Interior.

Para a navegação na hidrovia e em seus afluentes, deve ser observado o contido no Capítulo 11, da Norma da Autoridade Marítima Para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-02/DPC).

1.5.2 - Uso de cartas náuticas e croquis de navegação.

Para a navegação nas águas da hidrovia sob jurisdição brasileira, recomenda-se o uso das cartas náuticas (ATLAS DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ 2800) e croquis de navegação do Rio Paraná editados pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) ou por ela homologados, devidamente atualizados. O DH-SP também disponibiliza rotas de navegação e os croquis de navegação da Hidrovia Tietê-Paraná no site: www.dh.sp.gov.br/rotas-de-navegacao. Em áreas navegáveis não cartografadas, os navegantes só devem investi-las com o prévio conhecimento local, uma vez que não há publicações náuticas para auxiliar a navegação nestas áreas.

1.5.3 - Condicionantes meteorológicas principais.

Objetivando a salvaguarda da vida humana nas águas interiores, independentemente da delimitação das áreas estipuladas no item anterior. Todos os navegantes devem observar em sites, noticiários ou aplicativos, as informações sobre previsão do tempo e condições meteorológicas, antes de navegar com suas embarcações. Quando ocorrer previsão ou existência de ventos com intensidade acima de 25 nós (equivalente a 46 km/h) ou ondas com altura superior a 50 centímetros, toda área de jurisdição da Capitania e da Delegacia deverá ser considerada como Área 2. É de exclusiva responsabilidade do comandante e dos condutores das embarcações a realização de navegação segura, sendo o conhecimento das condicionantes meteorológicas um de seus requisitos. Para tanto, torna-se prudente verificar, antes de suspender, as condições meteorológicas reinantes na área onde navegará,

bem como as previsões meteorológicas para, pelo menos, as próximas 24 horas após a desatracação da embarcação.

1.5.4 - Colaboração dos navegantes.

A DHN solicita aos navegantes que:

a) ao constatarem quaisquer irregularidades que possam afetar a segurança da navegação, informem por qualquer meio à CFTP ou à DelPEpitácio e encaminhem, posteriormente, a Folha de Informações de Irregularidades, conforme modelo existente nos “Folhetos de Aviso aos Navegantes da HTP”, disponível no site <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/hidrovia-tiete-parana>; e

b) ao constatarem quaisquer omissões ou inexatidões nas cartas ou publicações náuticas da DHN, encaminhem a Folha de Correções a Cartas e Publicações Náuticas, conforme modelo existente nos “Folhetos de Aviso aos Navegantes da HTP”.

SEÇÃO II

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO E SUA ADMINISTRAÇÃO

1.6 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

As informações sobre terminais portuários e estações de transbordo existentes na Hidrovia estão contidas no capítulo 6.

Nos Terminais de Uso Privado (TUP) ou Portos Organizados, o tráfego no Porto ou Terminal obedecerá à legislação específica, bem como as regras previstas em Convenções Internacionais e ratificadas pelo País, além das Normas estabelecidas e emitidas pela Autoridade Portuária ou Administrador do Terminal.

1.7 - INFRAÇÃO

As infrações a estas Normas e Procedimentos sujeitarão o infrator às penas de multa, suspensão do certificado de habilitação, cancelamento do certificado de habilitação, demolição de obras e benfeitorias, bem como às seguintes medidas administrativas: apreensão do certificado de habilitação, apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída da embarcação, embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação, embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação, embargo da obra e embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas, previstas na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) e seu respectivo Regulamento (RLESTA), nas normas emitidas pela Autoridade Marítima (NORMAM) e nos demais dispositivos legais em vigor, aplicáveis a cada caso específico.

a) As infrações, para efeito de multa, estão classificadas em grupos, sendo seus valores estabelecidos pelo Anexo II da RLESTA (Decreto Nº 2.596 de 1998).

b) A suspensão da habilitação para navegar importa na privação temporária da habilitação outorgada ao infrator para o exercício das funções para as quais fora habilitado.

c) A apreensão de uma embarcação é uma medida administrativa de caráter preventivo visando à segurança, mediante a sua retirada temporária de tráfego, para que seja sanada uma irregularidade.

SEÇÃO III

DEVERES E SANÇÕES

O cumprimento destas Normas e Procedimentos é obrigatório para todos os Comandantes, tripulantes, armadores, navegadores amadores, terminais portuários, marinas,

clubes e entidades desportivas náuticas, no que couber a cada segmento, e em acréscimo às demais regulamentações vigentes. O descumprimento pode levar à suspensão do Certificado de Habilitação bem como, cumulativamente ou não, à multas.

CAPÍTULO 2

FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

2.1 – APLICAÇÃO

A ocorrência de fatos ou acidentes da navegação deverá ser comunicada pelo comandante da embarcação ou por qualquer pessoa que presenciar o fato ou acidente, com a maior brevidade possível, à CFTP ou à DelPEpitácio, conforme a área de jurisdição onde tenha ocorrido o fato, para instauração de competente Inquérito Administrativo, observando que:

As seguintes ocorrências, conforme conceituado no item 0106 da Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos Sobre Acidentes e Fatos a Navegação (IAFN) e para a Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM) NORMAM- 09/DPC, são consideradas, conforme abaixo, Acidentes ou Fatos da Navegação:

a) Acidentes da navegação:

1) naufrágio, encalhe, colisão, abalroamento, 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;
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;

VII. varação – ato deliberado de fazer encalhar ou pôr em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha;

VIII. 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

IX. 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; e

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 marinheira 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 peaço, colocação em local inadequado ou a má arrumação no porão, no convés ou mesmo no interior do container, 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 aos naufragos 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).

2.1.1 - Apuração de acidentes ou fatos da navegação.

A fim de permitir uma correta apuração dos fatos que levaram a ocorrência de acidentes ou fatos da navegação, deve ser observado o seguinte:

a) não devem ser alterados o local e as condições em que se encontre a embarcação, até que seja procedida a perícia pela CFTP ou DelPEpitácio. 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 salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, que devem ser adequadas e detalhadamente justificadas; e

b) toda embarcação poderá ser retida para investigação por determinação da CFTP ou DelPEpitácio pelo tempo necessário à tomada de depoimentos de tripulantes e à realização do exame pericial a fim de instruir o respectivo Inquérito Administrativo, bem como pelo tempo necessário ao resguardo da segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição hídrica causada por embarcações.

Nos casos de acidentes nas eclusas, o operador da eclusa deverá informar imediatamente à Capitania ou Delegacia e solicitar que a embarcação permaneça no Ponto de Espera (PE), até a liberação da embarcação pela Autoridade Marítima.

2.2 - OCORRÊNCIAS COM CARGAS PERIGOSAS

O transporte de cargas perigosas deve atender ao disposto no Capítulo 5 das Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior - NORMAM-02/DPC.

As embarcações transportando cargas perigosas que sofram qualquer tipo de acidente deverão informar o fato imediatamente às autoridades competentes da área onde tenha ocorrido o fato.

2.3 - ÁREA DE SEGURANÇA

Eclusas e Canal de Pereira Barreto

As manobras nessas áreas serão orientadas pelos Operadores das Eclusas ou Coordenador do Tráfego do Canal de Pereira Barreto.

Nos casos de acidentes ocorridos com embarcações nas Áreas de Segurança, as embarcações envolvidas deverão manobrar, de forma a não obstruírem a navegação, permanecendo nos Pontos de Espera (PE), aguardando a perícia pela CFTP ou DelPEpitácio, para posterior apreciação e decisão de liberação da embarcação pelo Capitão dos Portos ou Delegado.

CAPÍTULO 3

DOTAÇÃO DE MATERIAL DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

3.1 - EQUIPAMENTOS E MATERIAIS HOMOLOGÁVEIS

Em função das peculiaridades da jurisdição, consultado o Comitê Técnico da Hidrovia Tietê-Paraná (CTHTP), e em acréscimo às Normas da Autoridade Marítima, estabelece-se a seguinte dotação quanto a equipamentos e materiais:

3.1.1 - Artefatos Pirotécnicos

As embarcações que operam nas jurisdições da CFTP e da DelPEpitácio estão dispensadas da utilização de artefatos pirotécnicos.

3.1.2 - Holofote de Busca

Os empurradores “escoteiros” isolados e em comboios que operam na Hidrovia Tietê-Paraná, cuja formação tenha comprimento maior ou igual a 50 m, estão obrigadas a possuir um holofote de busca, acompanhado de outros dois, menores, que poderão ser holofotes auxiliares para atracação e acostamento.

Requisitos Técnicos do Holofote de Busca:

I) o holofote de busca deverá estar situado sobre o eixo longitudinal da embarcação isolada ou em comboio, fixado na estrutura localizada na parte avante do passadiço, acima do Comandante da Embarcação e, preferencialmente, sobre o passadiço;

II) os dois holofotes auxiliares deverão estar fixados em ambos os bordos do passadiço da embarcação isolada ou em comboio, centrados sobre o eixo transversal, posicionados em uma altura inferior à do holofote de busca, não podendo prejudicar a emissão do fluxo luminoso do mesmo;

III) o posicionamento dos holofotes não deverá ofuscar a visibilidade do Comandante da embarcação;

IV) os holofotes de busca deverão possuir intensidade luminosa mínima equivalente a 2,5 (duas vezes e meia) o comprimento da embarcação isolada ou em comboio, devendo seus setores de iluminação atenderem aos seguintes requisitos:

V) Setor horizontal - 180°, medidos entre os traveses de cada bordo; e

VI) Setor vertical - 50°, pelo menos 20° acima e 30° abaixo da horizontal.

VII) os holofotes de busca deverão, ainda, ter capacidade de iluminarem, no mínimo, um objeto de cor clara de 18 metros de largura a uma distância de 180 metros; e

VIII) os holofotes auxiliares deverão ser do tipo “sealead beam” de forma a possuir um alcance luminoso de uma vez o comprimento da embarcação isolada ou em comboio.

3.1.3 - Prumo de Mão ou Régua Graduada

As embarcações menores de 100 AB, quando empregadas exclusivamente em comboios que navegam na Hidrovia Tietê-Paraná, deverão possuir como equipamento obrigatório a régua graduada ou o prumo de mão, conforme os requisitos técnicos a seguir especificados.

Requisitos Técnicos do Prumo de Mão ou Régua Graduada:

I) o prumo de mão ou régua graduada deve fornecer de maneira clara a medida da profundidade;

II) o prumo de mão deve indicar, a variação de profundidade, por meio de nós que distam 50 cm;

III) a régua graduada com marcas deve identificar a variação de profundidade

com intervalo máximo de cinquenta cm; e

IV) ambos os aparelhos devem possuir capacidade mínima de medição de 4,0 (quatro) metros.

3.1.4 - Dotação de primeiros socorros

Deverá ser cumprido o previsto na NORMAM-02/DPC e NORMAM-03/DPC.

3.1.5 - Sinos, Apitos e Buzinas

Deverá ser cumprido o previsto na NORMAM-02/DPC e NORMAM-03/DPC.

3.1.6 - Luzes e Marcas

Deverá ser cumprido o contido na Seção V, do Capítulo 11, da NORMAM-02/DPC.

Chama-se atenção para as embarcações que operam na extração de areia, no período noturno, para o emprego obrigatório de luzes de fundeio ou de manobra restrita, de acordo com a RIPEAM/72, conforme o caso.

3.1.7 - Coletes Salva-vidas

a) As embarcações deverão, obrigatoriamente, manter a dotação de coletes determinada pela NORMAM-02/DPC ou NORMAM-03/DPC, conforme o caso. Os coletes salva-vidas deverão ser certificados conforme previsto na NORMAM-05/DPC e estar em bom estado de conservação;

b) Os tripulantes das embarcações comerciais, quando operando no convés aberto, deverão vestir, obrigatoriamente, coletes salva-vidas;

c) Os coletes salva-vidas deverão ser estivados de maneira a poderem ser prontamente utilizados, em local visível, bem sinalizado e de fácil acesso. Se estiverem estivados em armários, estes não poderão possuir portas ou qualquer dispositivo de fechamento, de maneira a facilitar a retirada dos coletes em caso de emergência, conforme item 0413-c da NORMAM-02/DPC;

d) É obrigatório a todos os tripulantes e passageiros estarem vestindo continuamente coletes salva-vidas nas embarcações de médio porte e miúdas, independente da atividade, com convés aberto e sem cabine habitável; e

e) Os Comandantes de embarcação de transporte de passageiros deverão providenciar a demonstração de utilização do colete salva-vidas e demais equipamentos de salvatagem antes da saída ou imediatamente após o suspender, seguindo as orientações do anexo 10-A da NORMAM-02/DPC.

3.1.8 - Rádio VHF

Além das embarcações previstas na letra a do item 0406 da NORMAM-02/DPC, todas as embarcações empregadas no transporte de areia, independente da sua arqueação bruta, devem estar tripuladas e ser dotadas de, pelo menos, um rádio VHF marítimo, em funcionamento.

Em complemento à NORMAM-08/DPC, toda embarcação, nacional ou estrangeira, equipada com estação radiotelefônica em VHF, deverá manter escuta permanente no canal 16 (156,8 MHz), quando navegando na área de jurisdição da CFTP e da DelPEpitácio. A solicitação de identificação, na área de jurisdição por embarcações da Inspeção Naval, bem como das demais embarcações de fiscalização dos órgãos públicos competentes, deverá ser prontamente atendida.

Todas as embarcações, independentemente da sua arqueação, que realizarem eclusagem ou travessia pelo Canal de Pereira Barreto deverão portar, obrigatoriamente, rádio

VHF.

3.1.9 - Radar

Nas embarcações e comboios com comprimento acima de 70 metros é obrigatória à instalação de radar, que possua as seguintes características mínimas:

Faixa	9 GHZ.
Potência de transmissão	3,00 KW.

3.1.10. - Sistema de amarração e atrelamento de comboios

O sistema de amarração e atrelamento de comboios com dimensões superiores a 70 metros deverão obedecer aos requisitos abaixo descritos:

a) Requisitos operacionais do dispositivo de atrelamento:

- I. estar disposto adequadamente ao longo da embarcação, de forma a não oferecer riscos de acidentes envolvendo vidas humanas;
- II. estar em boas condições de uso e pronto para o mesmo, não possuindo trincas, cantos vivos, pontos de corrosão e incrustações que comprometam seu funcionamento;
- III. permitir soltar os cabos a qualquer momento e em tempo curto;
- IV. a ligação entre o empurrador e a chata deverá garantir a rigidez do comboio quando navegando; e
- V. impedir o movimento transversal e longitudinal.

b) Requisitos técnicos e construtivos dos cabos:

I. os cabos de amarração e atrelamento deverão atender às características construtivas e dimensões fixadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), bem como serem de aço em bom estado e preferencialmente do tipo 6 X 24 + 7 AF (6 cordões de 24 fios e 7 almas de fibra). A tensão de ruptura deverá ser no mínimo de 140 kgf/mm². Poderão ser utilizados cabos de outras dimensões desde que seja garantida a resistência a tração indicada;

II. independente da área de navegação, a carga de ruptura total do(s) cabo(s) de atrelamento de um dos bordos do empurrador com a flotilha de chatas deve ser superior a Crup onde:

$$\text{Crup} = (20 \times \text{IHP} \times \text{Le}) / \text{Be}$$

sendo:

Crup: carga total de ruptura (Kgf)

IHP: Potência total o(s) motor(es) de propulsão do empurrador (CV)

Le: Comprimento total do empurrador (m); e

Be: Boca moldada do empurrador (m).

III. em função da área de navegação e do numeral de equipamento (NE) da chata, a carga mínima de ruptura de cada cabo de amarração e atrelamento entre chatas é dada pela tabela constante do anexo B. O numeral de equipamento é calculado pela fórmula abaixo:

$$\text{NE} = \text{L} \times \text{B} \times \text{H} + 0,25 \times \text{V}$$

sendo:

NE: numeral do equipamento (m³)

L: Comprimento da chata (m)

B: Boca da chata (m)

H: Calado máximo da chata (m)

V: Volume das obras mortas do casco, excluindo casarias cuja largura seja

menor que 25% da boca da chata (m^3)

Obs: O NE deverá ser calculado para a maior chata formadora da flotilha.

IV. o comboio deverá possuir cabos em número e quantidade suficiente para possibilitar, de forma independente, a amarração e atrelamento entre empurrador e flotilha e chata em ambos os bordos; e

V. no lugar de cabos de aço para amarração e atrelamento entre chatas, podem ser usados cabos de fibra sintética, desde que sua carga de ruptura seja maior que os valores presentes no anexo B de um montante igual a:

30% para cabos de polipropileno; ou

20% para cabos de outras fibras sintéticas.

c) Requisitos técnicos dos cabeços:

I. os cabeços deverão ser de aço ou material com resistência equivalente, atendendo às características construtivas e dimensionais da ABNT;

II. os cabeços deverão ser, preferencialmente, do tipo duplo com orelhas de construção naval. As dimensões do cabeço serão em função da carga de ruptura do cabo de amarração e atrelamento, calculada conforme descrito no item b) acima;

III. a base do cabeço deverá ser objeto de reforço estrutural e soldada junto aos perfis longitudinais e/ou transversais do convés (sicorda/vaus), colocando sempre que possível estruturas internas aos cabeços, de modo a transmitir e disseminar os esforços ao longo da estrutura do casco;

IV. toda embarcação deverá ser dotada com no mínimo 4 cabeços duplos, sendo dois situados a vante (um a bombordo e outro a boreste) e dois a ré (um a bombordo e outro a boreste);

V. entre estes cabeços, em cada bordo, deverão ser instalados cabeços duplos adicionais dependendo do comprimento da embarcação. Em ambos os bordos, a máxima distância entre os cabeços deverá ser de, no máximo, 15 (quinze) metros; e

VI. os cabeços não deverão ser utilizados simultaneamente para a amarração entre chatas e atrelamento da flotilha com o empurrador.

d) Requisitos técnicos dos guinchos:

I. nos comboios, o empurrador deverá ser equipado com pelo menos dois guinchos de amarração, um em cada bordo, possibilitando a amarração e atrelamento entre empurrador e flotilha;

II. para amarração entre chatas formadoras da flotilha, cada chata deverá possuir pelo menos dois guinchos de amarração, um a vante e um a ré da embarcação; e

III. os guinchos, bem como os elementos de transmissão dos esforços desenvolvidos para o comboio, deverão ser dimensionados em função da carga de ruptura dos cabos previstos no item b) acima.

e) a comprovação dos requisitos técnicos de todos os componentes do sistema de atrelamento e amarração do comboio será comprovada por meio de certificados emitidos por engenheiro naval ou mecânico, com a devida Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Certificado emitido pelo fabricante do material, e deverá ser apresentado sempre que solicitado pela Capitania ou Delegacia.

3.2 - DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

As embarcações de turismo, de transporte de areia e em comboios, que trafegam pela Hidrovia Tietê-Paraná, deverão portar a bordo, para comprovação junto à CFTP e à DelPEpitácio, os documentos previstos nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior - NORMAM-02/DPC, acrescidos de:

1. Normas e Procedimentos da CFTP para a Hidrovia Tietê-Paraná, que podem ser

consultadas no site www.marinha.mil.br/cftp;

2. Folheto de Avisos aos Navegantes da Hidrovia Tietê-Paraná, edição trimestral, que pode ser consultado no site <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/hidrovia-tiete-parana>. Os avisos-rádio náuticos emitidos para a Hidrovia do Tietê-Paraná deverão ser consultados no site https://www.marinha.mil.br/cftp/aviso_radio_nautico;

3. Atlas da Hidrovia Tietê-Paraná (Carta 2800), exceto para as embarcações de transporte de areia; e

4. Roteiros da Hidrovia Tietê-Paraná produzidos pelas Administradoras.

As Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas localizadas nos rios, lagos, lagoas e canais, deverão possuir nas suas instalações prontos para comprovação junto à CFTP e à DelPEpitácio os documentos, atualizados, exigidos pelas Normas da Autoridade Marítima, em especial, pela NORMAM-03/DPC, acrescidos dos documentos abaixo relacionados para consulta de seus associados e/ou usuários:

a) Normas e Procedimentos da CFTP para a Hidrovia Tietê-Paraná, que pode ser consultada no site www.marinha.mil.br/cftp;

b) Folheto de Avisos aos Navegantes da Hidrovia Tietê-Paraná, edição trimestral, que pode ser consultado no site <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/hidrovia-tiete-parana>; e

c) Roteiros da Hidrovia Tietê-Paraná produzidos pelas Administradoras.

É incentivado que os Diretores de Clubes Náuticos e Comodoros divulguem estes documentos para os proprietários de embarcações de esporte e recreio.

3.3 – SISTEMA DE RASTREAMENTO DE EMBARCAÇÕES (AIS)

1. É recomendada a dotação do equipamento transceptor AIS (*Automatic Identification System*) nas seguintes embarcações/comboios:

a) Embarcações destinadas ao transporte de passageiros, com propulsão, com AB maior que 20;

b) Embarcações não destinadas ao transporte de passageiros, com propulsão, com AB maior que 50; e

c) Embarcações operando em comboio cujo somatório das AB seja maior que 50.

2. O equipamento AIS deverá estar permanentemente ligado durante o tempo em que a embarcação/comboio se encontrar em uma das seguintes condições:

a) navegando;

b) fundeada;

c) amarrada a uma boia;

d) com capacidade de manobra restrita;

e) sem governo; e

f) encalhada.

3. Essa recomendação se aplica a toda embarcação/comboio que trafegue nos trechos da Hidrovia Tietê-Paraná discriminados a seguir:

a) Rio Tietê, a jusante de Conchas (SP) até a sua foz;

b) Rio Piracicaba, a jusante do Terminal de Santa Maria da Serra (SP);

c) Rio Paraná, entre a confluência dos rios Grande e Paranaíba até a montante da Barragem de Jupia;

d) Canal de Pereira Barreto; e

e) Rio São José dos Dourados, a jusante do Canal de Pereira Barreto.

4. O equipamento instalado deverá ser homologado pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) e averbado na licença de Estação de Navio.

3.4 - EMBARCAÇÃO COM DUPLA CLASSIFICAÇÃO - TIPO B e C

As embarcações de carga que forem autorizadas pela Diretoria de Portos e Costas a operar classificadas como “Tipo B” e “Tipo C”, simultaneamente, conforme definido no Capítulo 6 da NORMAM-02/DPC, que poderão operar no transporte de madeira em chatas/barcaças com as tampas do porão de carga parcialmente abertas (Tipo C) e com tampas fechadas (Tipo B), terão o seu Certificado Nacional de Borda-Livre emitidos exclusivamente por Vistoriadores Navais do Grupo de Vistorias e Inspeções (GVI) da CFTP, seguindo modelo do anexo E desta NPCF.

CAPÍTULO 4 PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I PROCEDIMENTOS PARA TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO

4.1 – TRÁFEGO NO PORTO, ECLUSAS, PONTES E CANAIS

4.1.1 Tráfego no Porto, Terminal e Instalações de Apoio

Nos Terminais de Uso Privado (TUP), Portos Organizados e Instalações de Apoio ao transporte aquaviário, o tráfego no Porto ou Terminal obedecerá à legislação específica, bem como as regras previstas em Convenções Internacionais e ratificadas pelo País, além das Normas estabelecidas e emitidas pela Autoridade Portuária ou Administrador do Terminal.

4.1.2 Tráfego nas Eclusas, Pontes e Canais

a) Alterações de Calado

I. Avisos Rádio Náuticos

As embarcações comerciais deverão consultar as Portarias ou Avisos Rádio-Náuticos, em vigência, a fim de verificar os Níveis de água registrados nos Postos Limnimétricos, bem como atentar para os locais sujeitos a formação de baixios.

II. As pessoas jurídicas responsáveis pela administração dos rios navegáveis da jurisdição da CFTP e pelo gerenciamento dos níveis de água nos reservatórios, o DH-SP e o DNIT, deverão informar, imediatamente, à Capitania Fluvial do Tietê-Paraná por intermédio de e-mail qualquer alteração de calado na Hidrovia Tietê-Paraná:

- com antecedência mínima de três (03) dias úteis, em dias e horários de expediente normal da CFTP (segunda a sexta-feira – das 08h00 às 12h00 e das 13h30 às 17h30min); e
- confirmar pelo telefone de serviço (14) 3604-1000 o recebimento do mesmo por parte da CFTP, onde será registrado o nome e horário do contato, a fim de garantir a retransmissão da informação, de modo a garantir a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica causada por embarcações, especialmente nas situações de exceção, fora do expediente, quando a força de trabalho é reduzida. Isto visa garantir a publicação expedita dos avisos, prevenindo encalhe das embarcações.

b) Manobras

I. Transposição e desmembramento, quando for o caso, dos Comboios nas Pontes, Eclusas e Canal na Hidrovia Tietê-Paraná:

- Deverá ser obedecido o que consta no Capítulo 3, artigo 3º e Apêndice I do anexo A (Normas de Tráfego da Hidrovia Tietê-Paraná); e
- Eventuais alterações nas condições de desmembramento serão publicadas em Aviso Rádio Náutico, no endereço https://www.marinha.mil.br/cftp/aviso_radio_nautico.

II. Cruzamento no Canal Intermediário de Nova Avanhandava

Deverá ser obedecido, além das Normas de Tráfego da Hidrovia Tietê-Paraná, os seguintes procedimentos:

- Chegada dos comboios I e II com quatro barcas nos Pontos de Espera a Montante e Jusante, respectivamente;
- Desmembramento dos comboios I e II para duas barcas e desatracação dos Pontos de Espera;
- Aproximação simultânea dos comboios I e II nas eclusas superior e inferior, respectivamente;

- Atracação dos comboios I e II nas eclusas superior e inferior, respectivamente;
- Processo de eclusagem simultânea dos comboios I e II nas eclusas superior e inferior, respectivamente;
- O comboio I atracado na eclusa superior realizará o deslocamento até o cais do canal intermediário, localizado na margem direita;
- O comboio I realizará a atracação nos cabeços de amarração do cais, recolhendo os cabos instalados nos cabeços e utilizando no mínimo três cabeços de amarração (um través, um espringue de proa e um espringue de popa), podendo, a critério da rigorosa avaliação do comandante da embarcação, realizar a amarração com duas espas singelas.
- Em caso de visibilidade restrita (neblina muito densa ou tempestade), o operador da eclusa não autorizará o procedimento de cruzamento;
- Durante o deslocamento e término da atracação do comboio I, o comboio II que se encontra na eclusa inferior deverá permanecer atracado até que receba a autorização do operador da eclusa para iniciar o deslocamento com destino a eclusa superior;
- Após autorização do operador da eclusa, desatracação do Comboio II da eclusa inferior e deslocamento no canal intermediário com destino a eclusa superior;
- Após o cruzamento do comboio II, com o semáforo de entrada da eclusa superior, o comboio I será autorizado pelo operador da eclusa a desatracar do cais e se deslocar para eclusa inferior;
- A velocidade limite de fundo (V_f) para o cruzamento não deverá ser superior a quatro nós (7,32 km/h) ;
- O vento limite para a operação de cruzamento é da ordem de 25 nós (46 km/h);
- Canal de comunicação (VHF) entre os tripulantes: A embarcação que estiver navegando de montante para jusante utilizará o canal 06 e a embarcação que estiver navegando de jusante para montante deverá utilizar o canal 09;
- Nas eclusagens em que os dois empurradores estiverem sem as chatas, o procedimento será o mesmo, dispensado apenas a amarração, devendo o empurrador estar sob máquinas; e
- Os procedimentos/instruções para o cruzamento serão realizados e monitorados pelos operadores da eclusa, que deverão estar qualificados para tal tarefa e familiarizados com as regras de segurança da navegação.

III. Auxílio nas eclusagens com cruzamento de comboios da mesma empresa, no canal intermediário de Nova Avanhandava, com troca de empurradores no canal intermediário.

Deverá ser obedecido, além das Normas de Tráfego da Hidrovia Tietê-Paraná, os seguintes procedimentos:

- Os comboios que encontram-se a montante e a jusante, após receberem autorização do operador da eclusa, adentram à câmara de Navegação;
- Procede-se a operação de enchimento e esvaziamento das câmaras inferior e superior das eclusas até o nivelamento das mesmas com o canal intermediário;
- O comboio que encontra-se a montante, sai da câmara de navegação e atraca nos cabeços do canal intermediário, utilizando no mínimo três cabeços de amarração (um través, um espringue de proa e um espringue de popa);
- O comboio que encontra-se a jusante, sai da câmara de navegação e atraca a contrabordo do comboio já atracado no canal intermediário;
- O empurrador vindo de jusante, desatraca do comboio e atraca a contrabordo das quatro chatas;

- O empurrador vindo de montante, desloca-se e atraca nas chatas vindo de jusante;
- empurrador que está a contrabordo das chatas, desatraca e atraca nas chatas provenientes de montante;
- O comboio com as chatas vindo de jusante prossegue para montante, atracando as mesmas no Ponto de Espera;
- O comboio com as chatas vindo de montante prossegue para jusante, atracando as mesmas no Ponto de Espera;
- Ambos empurradores são atracados nas chatas restantes do comboio que as integram e retornam para as eclusas;
- Procede-se a eclusagem com o procedimento de cruzamento direto vigente, recompondo os mesmos e seguindo viagem.
- Em caso de visibilidade restrita (neblina muito densa ou tempestade), o operador da eclusa não autorizará o procedimento.
- O vento limite para a operação de cruzamento é da ordem de 25 nós (46 km/h);
- Os procedimentos/instruções para o cruzamento serão realizados e monitorados pelos operadores da eclusa, que deverão estar qualificados para tal tarefa e familiarizados com as regras de segurança da navegação.
- Tal procedimento elimina uma eclusagem completa que seria realizada com os empurradores “escoteiros”, ganhando um tempo de viagem estimado em aproximadamente duas horas; e
- Canal de comunicação (VHF) entre os tripulantes: A embarcação que estiver navegando de montante para jusante utilizará o canal 06 e a embarcação que estiver navegando de jusante para montante deverá utilizar o canal 09.

IV. Permanência de Marinheiro nas chatas nos Pontos de Espera (PE)

Não é obrigatório o guarnecimento, por marinheiros, das chatas que permanecerem atracadas nos pontos de espera. Entretanto, a amarração dessas embarcações nos PE é obrigatória para realizar as transposições nos locais determinados pelo Apêndice I do anexo A (Normas de Tráfego da Hidrovia Tietê-Paraná), exigindo cuidado redobrado, observando-se as normas para amarrações previstas naquele documento.

V. Permissão de Eclusagem simultânea das seguintes embarcações: Empurradores “escoteiros” (sem embarcação atrelada ao mesmo), Turismo e Esporte e Recreio.

Adentram as Câmaras da eclusa, primeiro as embarcações Empurradores “escoteiros” seguido das de Turismo e por fim as de Esporte e Recreio.

Para tal procedimento, todas as embarcações depois de atracadas e conferida as atracações pelo operador da eclusa, deverão manter os motores propulsores desligados para evitar a formação de gases poluentes dentro da eclusa.

4.2 - FERROS E AMARRAÇÃO

Não é permitido lançar ferro em local onde possa ocorrer prejuízo para o tráfego do porto, terminal, vias navegáveis e proximidades, bem como em locais que possam causar danos às canalizações e cabos submarinos. Na ocorrência de desrespeito a esta regra, o infrator estará sujeito, além das penalidades previstas, a reparar os danos ou prejuízos causados. As exceções a esta regra abrangem as embarcações em situações de emergência como incêndio, alagamento e/ou pane elétrica ou situações de perda de governo da embarcação que necessitem do fundeio em emergência.

4.3 – TRANSPORTE DE MATERIAL E PESSOAL

Embarcações de pequeno porte, tais como botes orgânicos, quando previamente autorizadas pela CFTP ou DelPEpitácio, poderão trafegar entre embarcações e pontos de terra, para transporte de pessoal e/ou material. O embarque e o desembarque em terra somente poderão ser efetuados em um dos pontos fiscais, em obediência à regulamentação das Administradoras das Hidrovias, da Receita Federal ou da Polícia Federal e das Concessionárias, Operadoras e Mantenedoras das Usinas, Barragens e Eclusas.

4.4 – REPAROS

1. As movimentações de embarcações impossibilitadas de manobrar com seus recursos próprios deverão ser executadas pelos responsáveis da embarcação sinistrada, utilizando dispositivo especial de rebocadores/empurradores adequados à situação de rebocado/empurrado sem propulsão; e

2. É proibido o reparo de embarcação no interior da eclusa, exceto em situações de emergência como incêndio, alagamento e pane elétrica, que ponha em risco vidas humanas ou a própria integridade da eclusa. Neste caso especial, tão logo seja sanada a avaria que permita a saída da embarcação da câmara de eclusagem, a mesma deverá ser retirada a fim de liberar o tráfego na hidrovia.

4.5 – SERVIÇOS DE REBOCADORES

Não há serviço de rebocadores para apoio às manobras portuárias na Hidrovia. Entretanto, os empurradores poderão ser empregados para atender essa necessidade nos terminais públicos e privados, respeitando-se as boas práticas e recomendações que tratam do uso de rebocadores para esse fim.

As trocas de empurradores nas manobras de eclusagens deverão seguir os seguintes procedimentos:

- a) Os empurradores envolvidos nas manobras deverão pertencer à mesma empresa;
- b) As embarcações envolvidas deverão possuir as mesmas características técnicas e operacionais;
- c) As manobras poderão ocorrer somente dentro dos limites geográficos da área de segurança das eclusas; e
- d) Os procedimentos/instruções para a troca dos empurradores serão realizados e monitorados pelos operadores da eclusa, que deverão estar qualificados para tal tarefa e familiarizados com as regras de segurança da navegação.

SEÇÃO II SEGURANÇA ORGÂNICA

4.6 – SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES

Os navegantes devem estar atentos contra a possibilidade de ocorrência de atos de assalto e roubo à mão armada, a bordo das embarcações, quando fundeadas ou atracadas. Para tal, deverá ser observado o “Decálogo de Segurança”, constante do anexo C.

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

SEÇÃO III MEIO AMBIENTE

4.7 - PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

Entre outras Normas, deve ser observado o contido nos capítulos 05 e 12 da NORMAM-02/DPC que versa sobre o transporte de cargas perigosas, de carga no convés e de álcool, petróleo e seus derivados e sobre o Certificado de Responsabilidade Civil em danos Causados por Poluição por Óleo, respectivamente, em especial à necessidade da emissão da Declaração de Conformidade para o transporte de álcool, petróleo e seus derivados.

Atenção especial deverá ser dada às Áreas de Preservação Ambiental (APA), existentes na Hidrovia, quanto ao cumprimento da legislação específica. Em destaque, na área de jurisdição da CFTP e DelPEpitácio há as seguintes Unidades de Conservação (UC): APA Ilhas e Várzeas do rio Paraná (entre Rosana-SP e Guaíra-SP), Parque Nacional da Ilha Grande, APA Ibatinga (Ibatinga-SP), APA Rio Batalha (Reginópolis), APA da SUB Bacia do rio Pardo (Porto XV de Novembro-MS), Parque Estadual das Várzeas do rio Ivinhema (Dourado-MS).

Por ocasião das reuniões dos conselhos deliberativos e consultivos dessas Unidades de Conservação, a CFTP ou a DelPEpitácio indicarão um Oficial ou Servidor Civil com intuito de acompanhar e participar da elaboração e modificação dos respectivos planos de manejos, de modo a evitar conflitos com as atividades de competência da Autoridade Marítima, sobretudo àquelas relacionadas com a segurança da navegação.

As áreas da Unidade de Conservação do Parque Nacional da Ilha Grande e da APA Ilhas e Várzes do rio Paraná podem ser acessadas nos seguintes sítios eletrônicos:

UC Parque Nacional da Ilha Grande:

<https://www.gov.br/icmbio/pt-br/assuntos/biodiversidade/unidade-de-conservacao/unidades-de-biomas/mata-atlantica/lista-de-ucs/parna-de-ilha-grande>;

APA Ilhas e Várzes do rio Paraná:

<https://www.gov.br/icmbio/pt-br/assuntos/biodiversidade/unidade-de-conservacao/unidades-de-biomas/mata-atlantica/lista-de-ucs/apa-das-ilhas-e-varzeas-do-rio-parana>

4.7.1 Comunicação de Acidente Ambiental

O derramamento de substâncias poluentes, ocorrido de forma acidental ou não, deverá ser IMEDIATAMENTE comunicado à CFTP ou DelPEpitácio. Idêntica comunicação deverá ser feita ao IBAMA, à respectiva Administradora da Hidrovia (DNIT ou DH-SP), bem como aos órgãos ambientais das esferas estaduais e municipais.

4.7.2 Plano de Emergência:

a) Os Administradores de Terminais e Armadores deverão ter seus planos de emergência e contingência de acordo com a Lei nº 9.966/2000 (Lei do Óleo), o Decreto nº 4.871/2003 e a Resolução nº 293/2001 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). Tais documentos representam o conjunto de medidas determinantes das responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas; e

b) Os responsáveis pelas embarcações e terminais portuários, ao longo da Hidrovia e demais rios da jurisdição, na ocorrência de derramamento de óleo, deverão dar início ao combate à poluição hídrica, em caso de acidentes, até que as autoridades locais do meio ambiente assumam outras ações necessárias ao combate aos danos causados ao meio ambiente.

4.7.3 Cuidados para evitar poluição:

- a) As embarcações deverão recolher o lixo em recipientes adequados e mantê-los tampados até sua retirada de bordo, para local destinado legalmente como depósito;
- b) Não é permitido que recipientes de lixo fiquem pendurados pela borda da embarcação, ou acumulados no convés principal, onde possam vir a rolar para os rios;
- c) É proibido efetuar qualquer tipo de esgoto, que não seja de águas servidas, com descarga direta para o rio;
- d) A retirada de objetos contendo produtos químicos poderá ser feita empregando-se chata, caminhão ou outro meio, desde que executada por firma legalmente habilitada e com consentimento da Administração da Hidrovia, Capitania ou Delegacia;
- e) As fainas de abastecimento de combustíveis às embarcações deverão obedecer a todos os requisitos de segurança e estar protegidas por barreiras de contenção contra eventuais vazamentos de óleo combustível ou qualquer outro derivado; e
- f) É recomendado que as tripulações das embarcações segreguem o lixo produzido a bordo, bem como esforcem para diminuir o uso de plástico descartável.

4.7.4 Limpeza de tanques, porões e recolhimento de lixo

Os serviços disponíveis serão especificados pelo Administrador de cada Terminal ou pela Administração Portuária.

4.8 - CARGA OU DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICOS A GRANEL E GÁS LIQUEFEITO

1. As embarcações deverão manter contínua vigilância durante as operações de carregamento ou descarregamento de combustíveis ou seus derivados, produtos químicos a granel e gás liquefeito, pois, como demonstram as estatísticas, nessas ocasiões é que ocorre a maioria dos derramamentos registrados;

2. Durante todo o período de carga ou descarga, tripulantes qualificados e conhecedores das manobras, deverão ser mantidos a postos no convés, de modo a poderem, rapidamente, interromper a operação em caso de acidente ou avaria nos equipamentos;

3. Os Terminais deverão manter operadores qualificados e atentos à faina, em posição tal que possam paralisar a operação, imediatamente, em caso de vazamento ou derramamento de produto, sendo obrigatório o uso de equipamentos de proteção individual (EPI) e sinalização durante as manobras de transferência; e

4. Durante as operações de abastecimento e de fornecimento de óleos lubrificantes, lançar barreiras de contenção no entorno das embarcações a fim de conter o óleo ou derivado eventualmente derramado durante a faina (cercos de contenção preventivos).

4.9 - MERCADORIAS (CARGAS) PERIGOSAS

Os armadores interessados em realizar transporte de mercadorias perigosas deverão observar o correto cumprimento das recomendações descritas no Capítulo 5 da NORMAM-02/DPC, em especial os seguintes pontos:

a) As mercadorias classificadas como perigosas estão enumeradas na alínea a) do item 0501 da NORMAM-02/DPC;

b) A Capitania/Delegacia deverá ser cientificada com antecedência mínima de 24 horas da entrada ou saída do porto, pelo Armador da embarcação ou representante legal, de toda a carga perigosa que chegar/deixar o porto ou terminal, seja para carga/descarga ou em trânsito,

de acordo com estabelecido no item 0503 e Anexo 5-B da NORMAM-02/DPC;

c) Para a Concessão de Licença de Transporte de Mercadorias Perigosas, os Armadores e/ou Proprietários das embarcações de bandeira brasileira, classificadas para transporte de carga e/ou passageiros, deverão observar as regras previstas no item 0503, bem como o estabelecido pelo Anexo 5-C (Termo de Responsabilidade para o Transporte de Mercadorias Perigosas) da NORMAM-02/DPC; e

d) Por ocasião do despacho da embarcação que efetuará o transporte de cargas perigosas, junto com os demais documentos necessários ao despacho da embarcação, previstos na NORMAM-08/DPC, deverá ser encaminhado a Declaração de Mercadorias Perigosas, de acordo com o Anexo 5-A da NORMAM-02/DPC.

SEÇÃO IV **FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS**

4.10 - DESPACHO

O despacho para embarcações que trafegam na área de jurisdição será realizado de acordo com as regras estabelecidas pela NORMAM-08/DPC, com atenção especial ao capítulo 2 e aos anexos da presente norma.

4.11 - CONTROLE DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

O tráfego no porto obedecerá ao preconizado nas Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-04/DPC) e Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-08/DPC), bem como as regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo país, e aquelas emitidas pela Administração do porto. Especial atenção à presença de embarcações de pequeno porte, principalmente no período noturno ou em baixa visibilidade. Usar sinais sonoros e iluminar eventualmente a derrota com holofotes são providências recomendadas.

4.12 - DISPENSA DE AVISOS DE SAÍDA E ENTRADA

As embarcações de travessia, envolvidas em extração de areia, e de turismo náutico, quando desatracando e retornando ao terminal de origem no mesmo dia, ficam dispensadas de enviar os Avisos de Saída e Entrada, devendo, no entanto, manter registros em terra da hora de saída, destino, e hora do regresso.

CAPÍTULO 5 PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

5.1 – PROPÓSITO

Cabe ao Agente da Autoridade Marítima coordenar e estabelecer as limitações operacionais na área de jurisdição, com base no entendimento e nos consensos obtidos junto às Administradoras das Hidrovias e às Concessionárias, Operadoras e Mantenedoras das Usinas, Barragens e Eclusas.

5.2 – NORMAS DE TRÁFEGO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Os limites, restrições e condições especiais a serem obedecidos na Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais estão representados nos apêndices I e IV do anexo A (Normas de Tráfego da Hidrovia Tietê-Paraná). Devem ser observados também os procedimentos nas eclusas previstos no Capítulo 09 da NORMAM-02/DPC.

5.3 – CALADOS RECOMENDADOS E RESTRIÇÕES DE PORTE DE EMBARCAÇÕES

Conforme discriminado no **artigo 3º** do anexo A (Normas de Tráfego na Hidrovia Tietê-Paraná e seus canais), as restrições físicas impostas pelas obras de engenharia existentes nas vias navegáveis do Tietê e do Paraná estabelecem as seguintes dimensões máximas permissíveis para os comboios:

1. Comboio Tipo Tietê: formado por grupo de chatas em linha, mais um empurrador:

- a) Comprimento Total.....: 138,50 m;
- b) Boca.....: 11,00 m;
- c) Calado.....: 2,70 m; e
- d) Pé de Piloto (folga abaixo da quilha).....: 0,30 m.



2. Comboio Tipo Tietê-Duplo: formado por grupo de chatas em linha, lado a lado, mais um empurrador:

- a) Comprimento Total.....: 138,50 m;
- b) Boca.....: 22,00 m;
- c) Calado.....: 2,70 m; e
- d) Pé de Piloto (folga abaixo da quilha).....: 0,30 m.



3. Comboio Tipo Paraná: formado por grupo de chatas em linha, lado a lado, mais um empurrador:

- a) Comprimento Total.....: 200,50 m;
- b) Boca.....: 16,00 m;
- c) Calado.....: 3,70 m; e
- d) Pé de Piloto (folga abaixo da quilha).....: 0,30 m.

4. Comboio Tipo Paraná Estendido: formado por grupo de chatas em linha e lado a lado, mais um empurrador:

- a) Comprimento Total.....: 257,50 m;
- b) Boca.....: 22,00 m;
- c) Calado.....: 3,70 m; e
- d) Pé de Piloto (folga abaixo da quilha).....: 0,30 m.

As Administradoras, de acordo com os níveis dos reservatórios, poderão propor à CFTP alteração dos calados. Caso ocorram alterações, estas serão, também, divulgadas por Aviso aos Navegantes.

As dimensões máximas para formação dos respectivos comboios para passagem nas eclusas, vão navegáveis de pontes e canais navegáveis da HTP, divididas para cada trecho

de navegação, são indicadas no Apêndice I das “Normas de Tráfego na Hidrovia Tietê-Paraná e seus canais”, anexo A desta NPCF.

5.4 – RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

Observar o anexo A (Normas de Tráfego na Hidrovia Tietê-Paraná e seus canais).

5.5 – RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

Observar os artigos 14 e 15 do anexo A (Normas de Tráfego na Hidrovia Tietê-Paraná e seus canais).

5.6 – RESTRIÇÕES DE FUNDEIO – FUNDEADOUROS

Observar os artigos 12 e 42 do anexo A (Normas de Tráfego na Hidrovia Tietê-Paraná e seus canais).

5.7 – OUTRAS RESTRIÇÕES

Observar o Anexo A (Normas de Tráfego na Hidrovia Tietê-Paraná e seus canais).

SEÇÃO II

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

5.8 – BOIAS DE GRANDE PORTE

Na Hidrovia Tietê-Paraná existem boias especiais denominadas Pontos de Espera e Pontos de Apoio que só devem ser utilizadas de acordo com os seus propósitos abaixo discriminados:

a) os Pontos de Esperas (PE) são utilizados por comboios para a realização dos desmembramentos necessários à transposição das eclusas e das pontes.

b) os Pontos de Apoio (PA) são eventualmente utilizados quando da ocorrência de condições meteorológicas adversas ou para eventuais reparos ou apoio de terra.

c) as localizações dos pontos de espera e apoio podem ser verificadas no site: www.dh.sp.gov.br/downloads/.

SEÇÃO III

DIVERSOS

a) Os interessados em promoverem Obras, Dragagens, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas Jurisdicionais Brasileiras deverão observar os procedimentos descritos na NORMAM-11/DPC para emissão dos respectivos pareceres quanto ao ordenamento do tráfego aquaviário.

b) Os interessados na execução das obras como dispositivos flutuantes destinados a operar ou funcionar como Postos de Combustíveis Flutuantes, Hotéis Flutuantes, Casas Flutuantes, Bares ou Restaurantes Flutuantes e similares não destinados à navegação, deverão cumprir o item 2.14, da NORMAM-11/DPC. Os proprietários deverão regularizar as estruturas na CFTP ou na DelPEpitácio, com a apresentação dos documentos requeridos, não eximindo a regularização perante a outros órgãos pertinentes.

c) Os interessados na execução de Obras destinadas a construção de clubes náuticos, Marinas, Condomínios, residências, terminais pesqueiros e/ou passageiros de pequeno e médio porte ou Instalações Portuárias Públicas de pequeno porte – (IP4), deverão cumprir o

item 2.3 da NORMAM-11/DPC. Os proprietários deverão regularizar as estruturas na CFTP ou na DelPEpitácio, com a apresentação dos documentos requeridos, não eximindo a regularização perante a outros órgãos pertinentes.

5.9 - INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES PARA EMPRESAS QUE TRABALHAM COM ALUGUEL DE PEDALINHOS E EMBARCAÇÕES PARA RAFTING

As empresas que atuam no aluguel de embarcações, inclusive pedalinhos e *rafting*, devem tomar todas as providências no tocante ao provimento de todo o material de salvatagem, bem como toda a segurança necessária para aqueles que conduzirão embarcações, além de providenciar todas as autorizações e licenças exigidas pelas demais autoridades das esferas federal, estadual e municipal. As seguintes normas deverão ser seguidas:

a) embarcações propulsadas a motor só poderão ser alugadas a pessoas que comprovem sua habilitação;

b) no aluguel de pedalinhos, as seguintes normas deverão ser seguidas:

I. o uso de coletes salva-vidas é recomendado para todos e obrigatório para menores de doze anos;

II. a empresa deverá manter uma embarcação de apoio para prestar socorro aos passageiros dos pedalinhos em caso de avaria ou emergências;

III. os pedalinhos só poderão ser utilizados em lagos, lagoas, represas ou águas interiores em que a corrente seja inferior a 0,5 (meio) nó.

IV. os pedalinhos só poderão ser utilizados no período noturno, se possuírem iluminação.

c) é obrigatório o uso de coletes salva-vidas nas embarcações empregadas nas atividades de *rafting*.

SEÇÃO IV

PROCEDIMENTOS OPERATIVOS PARA EVENTOS ESPECIAIS

5.10 - EVENTOS NÁUTICOS

Os interessados na realização de eventos esportivos náuticos, comemorativos ou religiosos deverão observar os procedimentos descritos no item 1.12 da NORMAM-03/DPC, e no item 1.8 da NORMAM-34/DPC, em especial o prazo para prestação das informações listadas naqueles itens.

5.11 - SHOWS PIROTÉCNICOS EM BALSAS (QUEIMA DE FOGOS)

Para a realização de shows pirotécnicos, deverão ser apresentados Memorial Descritivo contemplando a descrição do sistema de fundeio e reboque das balsas que suportarão os artefatos pirotécnicos para o show, acompanhado de Declaração de Engenheiro Naval, atestando a estabilidade e resistência estrutural dessas balsas. Esses documentos deverão ser respaldados pela respectiva ART.

As embarcações que efetuarem o reboque deverão estar dotadas de mangueiras e bombas de incêndio, com vazão superior a 15 m³/h, e deverão ficar de prontidão durante todo o evento.

Levando-se em consideração que a utilização de fogos de artifícios não é permitida em diversos trechos da jurisdição, o interessado na realização do evento deverá apresentar, também, autorização do Órgão Ambiental e do Corpo de Bombeiros responsável pela jurisdição do local do evento.

Antes da autorização para o tráfego, as embarcações envolvidas no evento serão

submetidas a vistoria, para verificação do cumprimento das providências solicitadas.

SEÇÃO V
ATIVIDADES QUE ENVOLVAM MERGULHADORES

As empresas envolvidas com atividades de mergulho deverão cumprir o estabelecido na NORMAM-15/DPC.

CAPÍTULO 6

VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

SEÇÃO I

CONDIÇÃO DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO

6.1 – CONDIÇÃO DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO FLUVIAL

A Hidrovia Tietê-Paraná é formada pelos rios que lhe dão o nome, Tietê e Paraná, e seus afluentes navegáveis, com área de influência em cinco estados brasileiros: São Paulo, Paraná, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Goiás.

A navegação na hidrovia é possível devido à canalização e à existência de várias eclusas que interligam os reservatórios formados pelas barragens das usinas hidrelétricas. Na bacia do rio Tietê, situam-se os reservatórios de Barra Bonita, Bariri, Ibitinga, Promissão, Nova Avanhandava e Três Irmãos. Na bacia do rio Paraná, situam-se os reservatórios de Ilha Solteira, Jupia e Porto Primavera. Na bacia do rio Paranaíba, situam-se vários reservatórios de barragens sem eclusa, estando o de São Simão, mais a jusante. Da mesma forma, acontece no rio Grande, estando o de Água Vermelha, mais a jusante. Na bacia do rio Paranapanema, situam-se também outros reservatórios de barragens sem eclusa, estando o de Rosana, mais a jusante.

A Hidrovia Tietê-Paraná possui 2.400 km de vias navegáveis, sendo:

1. Rio Paraná – 1.620 km administrados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – Ministério dos Transportes, dividido em dois trechos:

a) Tramo Norte: 300 km de vias principais e 70 de vias secundárias, no total de 370 km. Trecho navegado pelo rio Paraná, a montante do Reservatório de Ilha Solteira e o rio Paranaíba; e

b) Tramo Sul: 820 km de vias principais e 430 km de vias secundárias, no total de 1.250 km. Trecho navegado a jusante do Reservatório Ilha Solteira, no rio Paraná.

2. Rios Tietê e Piracicaba – 630 km de vias principais e 150 km de vias secundárias, no total de 780 km, administrados pelo Departamento Hidroviário (DH-SP), vinculado à Secretaria de Estado de Logística e Transportes do Estado de São Paulo.

Administrado pelo Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo, a interligação entre os tramos sul e norte do rio Paraná tem o seu percurso iniciado a partir da Foz do rio Tietê, em direção ao Canal de Pereira Barreto, onde atinge o rio São José dos Dourados, prosseguindo até a foz, onde retoma o rio Paraná.

A rota mais extensa na direção norte vai de Anhumas - SP a São Simão - GO com 844 km. A rota mais extensa na direção sul vai de Anhumas - SP a Itaipu - PR, com 1.374 km

A Hidrovia Tietê-Paraná, desde Anhumas - SP, no rio Tietê, até a foz do rio São José dos Dourados, no rio Paraná, possui um canal de navegação com balizamento e boias refletivas, possibilitando a navegação noturna. Existe também a navegação com balizamento e boias refletivas pelo rio Piracicaba da sua foz até Santa Maria da Serra-SP.

O DH-SP disponibiliza os croquis de navegação da Hidrovia Tietê-Paraná no *site*: www.dh.sp.gov.br/rotas-de-navegacao.

A Hidrovia Tietê-Paraná, desde São Simão-GO, no rio Paranaíba, até Foz do Iguaçu, no rio Paraná (UHE de Itaipu), possui um canal de navegação com balizamento e boias refletivas, apresentando, ainda, algumas boias luminosas, faróletes e faróis nos pontos críticos, possibilitando a navegação noturna.

O balizamento náutico nos rios Tietê, Piracicaba e São José dos Dourados, bem como do canal de Pereira Barreto é de atribuição do Departamento Hidroviário (DH).

O balizamento no rio Paraná e Paranaíba, é de atribuição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

A Hidrovia Tietê-Paraná possui o Atlas 2800, no trecho administrado pelo DH, de Ilha Solteira a Barra Bonita, publicado por reservatórios, emitido pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), contendo as informações necessárias para a navegação.

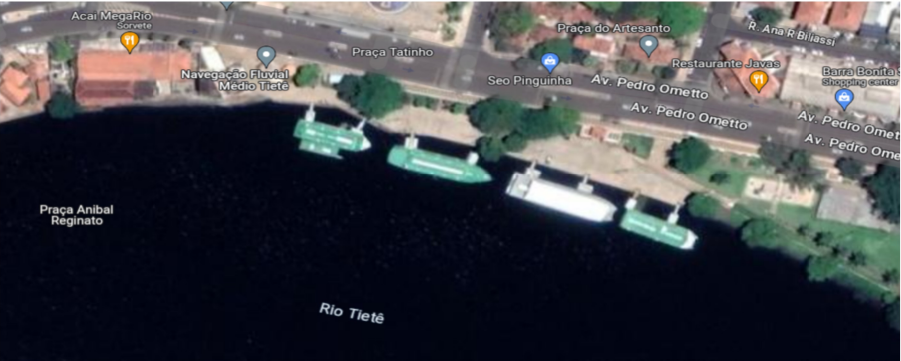
6.2 - TERMINAIS PORTUÁRIOS E ESTAÇÕES DE TRANSBORDO EXISTENTES AO LONGO DA HIDROVIA

A hidrovia conta com mais de trinta (30) terminais ou estações de transbordo, com diversas destinações.

A relação completa dos portos e terminais existentes na área de jurisdição da CFTP e DelPEpitácio e sua características pode ser consultada no Roteiro Hidrovia Tietê-Paraná. O Roteiro está disponível na página do Centro de Hidrografia Marinha, através do seguinte link: <https://www.marinha.mil.br/chm/sites/www.marinha.mil.br/chm/files/u1974/rot-tiete-par.pdf>

Na relação abaixo, são indicados alguns dos principais Terminais e Estação de Transbordo.

EMPRESA/ TERMINAL	CARTA NÁUTICA / CARACTERÍSTICAS	ENDEREÇO/ TELEFONE
TORQUE EPN	(Carta BB-7) – Na margem direita, município de Anhembi. Operado pela Empresa Paulista de Navegação (EPN) cuja frota atual é composta de 26 chatas graneleiras, 6 tanques e 9 empurradores. O terminal multimodal possui 1 armazém graneleiro de 10.000 t de capacidade; 2 esteiras rolantes de 400 t/h; 1 pórtico carregador de 600 t/h; 3 terminais de atracação para combustível, melaço/óleo comestível e grãos/farelos; 4 tanques de combustível; 1 tanque de óleo comestível; 1 tanque de melaço; 1 balança; água; e energia elétrica com 13,8 kV e 220/110 V. Acesso rodoviário pela SP-147. 	MARGEM DIREITA DO RIO TIETE - S/N ANHEMBI-SP (14) 3884- 7175/7179

EMPRESA/ TERMINAL	CARTA NÁUTICA / CARACTERÍSTICAS	ENDEREÇO/ TELEFONE
LOUIS DREYFUS	Terminal Intermodal de Pederneiras (Carta BA-5) – No km 30, margem esquerda, cidade de Pederneiras. É o principal terminal da hidrovía, integrando-a aos sistemas ferroviário e rodoviário do estado de São Paulo. Pertence à Comercial Quintella, Comércio e Exportação. Destina-se à movimentação de soja, farelo de soja, milho e outras cargas. Dispõe de 4 empurradores; 16 chatas graneleiras, com capacidade para 1.200 t; 2 elevadores, com 40 metros de altura, para 600 t/h; correia transportadora, para 400 t/h; 2 silos com 30 metros de altura, para 6.000 t cada; 1 armazém para 6.000 t; 1 caixa expedidora de 500 t; 1 balança de fluxo de 5 t; e 1 balança ferroviária para 120t. A carga é movimentada em vagões por 7 locomotivas para 1.500 t, através de 3 ramais ferroviários. Há disponibilidade de água (poço artesiano), com mangueira de 2,5 pol; energia elétrica de 380 V para equipamentos e 220 V para iluminação; óleos diesel e lubrificante; e gêneros. Tem comunicação ferroviária com o porto de Santos e rodoviária, não pavimentada, com a rodovia Lençóis Paulistas Pederneiras. Há também um heliporto. 	ESTRADA VICINAL SENTIDO MACATUBA ROD. MANOEL USÓ RIPOLLES KM-4 PEDERNEIRAS -SP CEP: 17280- 000 (14) 3284- 6242
TERMINAL TURÍSTICO PÚBLICO BARRA BONITA	(Carta BA-11) – No km 56,6, margem direita, cidade de Barra Bonita. Possui 3 embarcações: São Rafael, para 300 pessoas; São Diego, para 346 pessoas; São Marino, para 600 pessoas, Aquarius, para 600 pessoas e Cidade da Cuesta, para 176 pessoas, que transportam em média 2.000 turistas por dia, em passeios pelo rio Tietê. 	RUA ANA RICCI BILIASSI, CENTRO BARRA BONITA –SP CEP: 17340-000 (14) 3641 2422

EMPRESA/ TERMINAL	CARTA NÁUTICA / CARACTERÍSTICAS	ENDEREÇO/ TELEFONE
RAÍZEN UNIDADE DIAMANTE	(Carta BA-5) – No km 31,5, margem direita, município de Jaú, distrito de Pederneiras. Movimenta cana de açúcar para a usina. Destaca-se na usina a torre de uma chaminé, com 75 metros de altura. Possui atracadouros de toras de madeira; 8 tanques de álcool; ponte rolante para 20 t; e carreira para 100 t. Tem água canalizada potável; energia elétrica em 380 V e 220 V; óleo diesel; e gêneros. Acessos por ferrovia e rodovia 	FAZENDA SÃO JOSÉ, S/Nº - DISTRITO POTUNDUVA - JAÚ- SP CEP: 17204-220 (14) 3602- 0505
RAÍZEN PORTO SÃO MIGUEL	(Carta BA-1) – No km 2, margem esquerda, enseada do córrego do Bariri Grande, município de Boracéia. Destina-se ao embarque de cana e de passageiros. Possui 1 pau de carga para 20 t. Acesso pela rodovia municipal de Boracéia. 	Boracéia, SP CEP: 17270-000

OBS.: Existem, ao longo da Hidrovia Tietê-Paraná, áreas de descarga de areia e de atracação de embarcações areeiras, que não são enquadradas como terminais portuários devido a sua estrutura física. Entretanto, essas áreas devem estar regularizadas, de acordo com os requisitos previstos e constantes da NORMAM-11/DPC.

As demais condições de navegabilidade e sinalização da Hidrovia estão contidas no anexo A (Normas de Tráfego da Hidrovia Tietê-Paraná e seus canais).

6.3 - ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA

A Hidrovia Tietê-Paraná apresenta uma administração híbrida, composta por:

I) Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (DH-SP), vinculado à Secretaria de Logística e Transportes, cujo endereço é:

**Rua Iaíá, 126, 3º/4º andar, Itaim Bibi;
CEP. 04542-906, São Paulo-SP;**

Telefone (0xx11) 3702-8000; e
e-mail: dhadministrativo@transporte.sp.gov.br

II) Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – Ministério dos Transportes que é responsável pelos rios Paraná, Grande e Paranaíba, cujo endereço é:

Rua Ciro Soares de Almeida, 180, Jardim Andaraí,
CEP 02167-000 São Paulo/SP;
Telefone (0xx11) 3240-7910
e-mail: sr.sp@dnit.gov.br

SEÇÃO II

CAMPANHAS EDUCATIVAS

Anualmente a Marinha do Brasil desenvolve a “Operação Verão” que tem como objetivo desencadear um processo de consciência e cidadania voltado para a segurança das embarcações, tripulantes, passageiros e cargas, a fim de prevenir ocorrências de acidentes e riscos de poluição ao meio hídrico, bem como orientar quanto ao uso dos equipamentos de salvatagem e cuidados com o meio ambiente.

Constata-se que inúmeros acidentes poderiam ter sido evitados se as Normas da Autoridade Marítima fossem observadas. A Marinha do Brasil trabalha diuturnamente para resguardar a Segurança da Navegação, a Salvaguarda da Vida Humana nas Águas e a Prevenção da Poluição Hídrica proveniente de Embarcações. Entretanto, é forçoso admitir que esses deveres também recaem sobre todos os cidadãos.

A CFTP promoverá, sistematicamente, campanhas educativas voltadas para a segurança da navegação e para a salvaguarda da vida humana visando prevenir ocorrência de acidentes e riscos de poluição do meio ambiente.

Recomenda-se aos navegantes consultar as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) através do site www.marinha.mil.br/dpc/normas e em caso de dúvidas ou sugestões entrar em contato com a CFTP, pelo telefone (14) 3604-1000, e/ou DelPEpitácio, pelos telefones (18) 3281-3175 / 3281-3093.

Para a navegação em Embarcações de Esporte e/ou Recreio sugere-se a leitura atenta da NORMAM-03/DPC.

Os 10 Mandamentos da Segurança:

- I. Faça a manutenção correta da sua embarcação;**
- II. Tenha a bordo todo material de salvatagem prescrito pelas Normas da Autoridade Marítima;**
- III. Respeite a lotação da embarcação e tenha a bordo coletes salva-vidas para todos;**
- IV. Mantenha extintores de incêndio em bom estado e dentro da validade;**
- V. Ao sair, informe seu plano de navegação, através do aviso de saída preconizado pelo Anexo 4-A da NORMAM-03/DPC, ao seu late Clube, Marina ou Condomínio;**
- VI. Conduza sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para evitar acidentes;**
- VII. Se beber, passe o timão a alguém habilitado e em condições de navegar com segurança;**
- VIII. Mantenha distância das praias e banhistas;**
- IX. Respeite a vida, seja solidário, preste socorro; e**
- X. Não polua os rios, lagoas e represas.**

6.4 - EQUIPAMENTOS DE SALVATAGEM

Nas embarcações empregadas na navegação amadora, são observados altos índices de vítimas fatais nos acidentes de navegação devido à falta dos equipamentos de salvatagem, cuja utilização está preconizada no Capítulo 4 da NORMAM-03/DPC.

a) Coletes Salva-vidas

As embarcações deverão, **obrigatoriamente**, manter a dotação de coletes determinada pela NORMAM-02/DPC ou NORMAM-03/DPC, conforme o caso. Os coletes salva-vidas deverão ser certificados conforme previsto na NORMAM-05/DPC e estar em bom estado de conservação. **É obrigatório** a todos os **tripulantes e passageiros** estarem vestindo continuamente coletes salva-vidas nas embarcações de médio porte e miúdas, comerciais ou de esporte e/ou recreio, **que tiverem convés aberto e sem cabine habitável**.

A maior parte das vítimas fatais, por afogamento, decorrentes de acidentes da navegação, não vestia o colete salva-vidas. Segundo dados obtidos pela CFTP, em 2019 todas as vítimas fatais em acidentes da navegação não trajavam o colete salva-vidas. Em 2020, doze das quatorze vítimas fatais não utilizavam colete salva-vidas e em 2021, das nove vítimas fatais, cinco não utilizavam o colete salva-vidas.

b) Boia Salva-vidas

É outro equipamento importante. O cabo (corda) preso à boia permite que seja lançado ao rio, a fim de resgatar para bordo, alguém que tenha caído na água.

c) Aparelho Flutuante

É um meio coletivo de abandono da embarcação em perigo, capaz de preservar a vida de pessoas durante um certo período, enquanto aguardam socorro.

6.5 - MEIO AMBIENTE

O lixo fluvial é um grande problema para os rios, lagoas, represas etc, pois os plásticos, vidros e latas jogados na água juntam-se no fundo e permanecem depositados durante anos causando graves transtornos ambientais.

De acordo com o artigo 17 da Lei 9.966/99 (Lei do óleo), **é proibida** a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional.

Segundo parágrafo 3 do artigo 17, **NÃO** é permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos em águas sob jurisdição nacional.

A fumaça negra dos motores e os óleos derramados representam perigo, pois contaminam e destroem animais e plantas. O derramamento de óleo proveniente das embarcações é passível de infração, de acordo com a Lei nº 9.966/99 (Lei do Óleo).

6.6 - RECOMENDAÇÕES AOS NAVEGADORES AMADORES

A DPC elaborou uma série de recomendações aos navegadores amadores que visam a aumentar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana nas águas e a prevenção da poluição hídrica causada por embarcações. Estas recomendações estão elencadas no anexo 4-B da NORMAM-03/DPC, que poderá ser acessado na página www.marinha.mil.br/dpc/normas.

CAPÍTULO 7 MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS

SEÇÃO I CADASTRAMENTO DAS MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS

7.1 - ORIENTAÇÕES PARA O CADASTRAMENTO DAS MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS

As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, localizadas na jurisdição da CFTP ou da DelPEpitácio, deverão ser obrigatoriamente cadastradas conforme sua localização. O cadastramento visa à adoção de medidas preventivas para a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação e a prevenção da poluição causada por embarcações no meio hídrico e estará condicionada à apresentação pelo interessado dos documentos relacionados na NORMAM-03/DPC, Capítulo 6, e na NORMAM-34/DPC, Capítulo 4, a depender da finalidade, sujeitando-os, ainda, ao cumprimento das Regras de Funcionamento estabelecidas pela Autoridade Marítima.

7.1.1 - Treinamento Náutico

As marinas, clubes, entidades desportivas náuticas e estabelecimentos poderão se cadastrar para atuarem no treinamento náutico para as categorias de amadores, em suas sedes, com o propósito de emitir o Atestado de Treinamento para Arrais Amador e Atestado de Treinamento para Motonauta, documentos obrigatórios para os exames de habilitação nessas categorias de amadores. A elaboração, aplicação e correção das provas para habilitação dos candidatos nas categorias de motonauta, Arrais e Mestre amador são de exclusiva competência da CFTP e DelPEpitácio.

As normas para o cadastramento dos estabelecimentos que atuarão no treinamento náutico na jurisdição da CFTP e da DelPEpitácio estão contidas no anexo D.

Não haverá revisão de provas após a sua aplicação, uma vez que corrigidas, tendo os resultados dos exames de amadores divulgados, as provas são destruídas para a garantia da integridade e sigilo do banco de questões.

A Marinha do Brasil não possui “despachantes navais” homologados ou cadastrados para aplicar treinamento náutico, sendo de responsabilidade exclusiva das entidades a escolha dos instrutores e prepostos. Está disponível no site da CFTP e DelPEpitácio, um *link* com os estabelecimentos cadastrados e autorizados a atuarem com treinamento náutico para diversas categorias de Amadores.

A CFTP e a DelPEpitácio divulgarão, com a devida antecedência, o cronograma de provas em seus respectivos sites.

7.1.2 - Instalação do rádio VHF e uso de telefone celular para acionamento da embarcação de apoio das Marinas

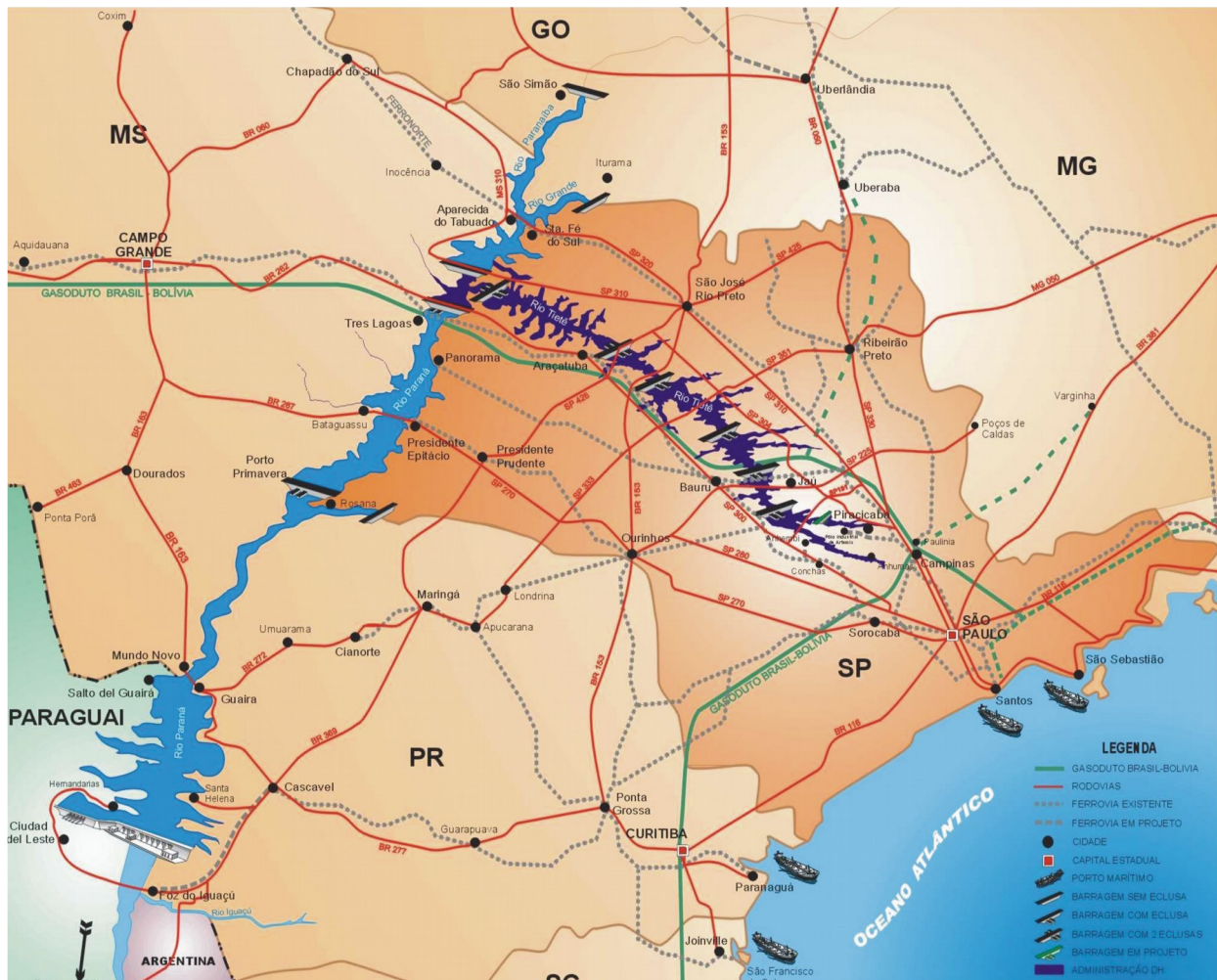
Além de rádio VHF, canal-16, as marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, **deverão disponibilizar e divulgar** a todos os seus sócios e usuários de suas instalações um número de telefone para acionamento da embarcação de apoio, bem como o **mapa de cobertura de celular da área navegável que é atendida**. Este número de telefone deve ser divulgado, no mínimo, nas rampas de acessos, e deverá funcionar durante todo o tempo em que um de seus associados permanecerem nas águas, conforme previsão de seu plano de navegação ou aviso de saída, exceto quando o associado informar que não regressará no mesmo dia.

7.2 - PROPRIETÁRIOS DE EMBARCAÇÕES QUE UTILIZAM MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS

Recomenda-se aos proprietários / usuários de embarcações que utilizem as marinas, clubes e entidades desportivas náuticas que cumpram os requisitos dispostos no item 0601 da NORMAM-03/DPC.

A relação das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas devidamente cadastradas encontra-se disponível no site da CFTP: www.marinha.mil.br/cftp e DelPEpitácio: www.marinha.mil.br/delpepitacio.

ANEXO A

NORMAS DE TRÁFEGO NAS ECLUSAS DA HIDROVIA
TIETÊ - PARANÁ E SEUS CANAIS

5ª REVISÃO - CANCELA E SUBSTITUI A ANTERIOR

JANEIRO/2023

NORMAS DE TRÁFEGO NA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ E SEUS CANAIS

5ª REVISÃO

**SÃO PAULO
JANEIRO/2023**

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	7
CAPÍTULO I	
Aplicações e Área de Jurisdição.....	7
CAPÍTULO II	
“Definições”	9
CAPÍTULO III	
“Dimensões dos Comboios e Gabaritos de Navegação”	12
CAPÍTULO IV	
“Condições para Passagem nas Eclusas, Canais e Vãos Navegáveis das Pontes”	14
CAPÍTULO V	
Horários e Ordem de Passagem pelas Eclusas.....	17
CAPÍTULO VI	
“Procedimentos para o processo de eclusagem”	18
CAPÍTULO VII	
“Sinais Convencionados nas Eclusas”	24
CAPÍTULO VIII	
“Tráfego e Sinalização no Canal de Pereira Barreto”	25
CAPÍTULO IX	
“Procedimentos para passagem sob pontes”	27
CAPÍTULO X	
“Disposições Finais”	28

APÊNDICES

APÊNDICE I

Formação Máxima dos Comboios.....29

APÊNDICE II

Níveis Mínimos e Máximos de Navegação (m.s.n.m.).....33

APÊNDICE III

Desenho da Mísula Estrutural da Eclusa de Barra Bonita.....35

APÊNDICE IV

Instruções Operacionais para Navegação em Trecho Restrito, Trecho Crítico e Passos com Restrição.”.....36

APÊNDICE V

Amarração no Interior da Eclusa. Espias e Suas Funções.....38

APÊNDICE VI

Canais para Comunicação.....39

APÊNDICE VII

Fraseologia Padrão.....40

APÊNDICE VIII

Informações a serem fornecidas pelos comandantes para eclusagem e passagem pelo canal Pereira Barreto.....44

APÊNDICE IX

Medidas de Segurança para Eclusagem de Embarcações.....45

APÊNDICE X

Procedimentos para uso de Pontos de Espera (P.E.).....56

APÊNDICE XI

Sinalização Luminosa na Aproximação das Eclusas.....59

APÊNDICE XII

Folha de Avaliação da Sinalização (FAS).....60

APÊNDICE XIII

Referência dos Pontos de Comunicação e Parada Obrigatórios.....61

APÊNDICE XIV

Procedimentos a serem Cumpridos pelos Operadores das Eclusas durante o Processo de Eclusagem do Comboio.....62

APÊNDICE XV

Procedimentos para Aproximação em Pontes e Eclusas.....63

APÊNDICE XVI

Restrições com Desmembramento de Comboios.....66

APÊNDICE XVII

Procedimentos para Otimização de Eclusagens de Embarcações de Turismo e Lazer/Recreio
em Barra Bonita.....67

APRESENTAÇÃO

O presente texto, que se constitui em sua quinta revisão, das “Normas de Tráfego nas Eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais”, foi apreciada e discutida pelos membros do Comitê Técnico da Hidrovia Tietê-Paraná e recomendada na 75ª reunião deste fórum.

A 5ª Revisão justifica-se em face de necessidade de atualização técnico-operacional das Normas vigentes e contém os aprimoramentos julgados convenientes, originados principalmente de observações feitas por usuários, Administradoras e Capitânicas Fluviais, envolvidos na operação da Hidrovia.

CAPÍTULO I

“Aplicações e Área de Jurisdição”

Artigo 1. As Normas e Procedimentos aqui previstos se aplicam às instalações das eclusas, vãos navegáveis das pontes e a trechos navegáveis da Hidrovia Tietê-Paraná, formado pelos rios Tietê, Piracicaba, São José dos Dourados, Paraná, Paranaíba, Grande, Canal Pereira Barreto e afluentes navegáveis e sinalizados.

CAPÍTULO II

“Definições”

Artigo 2. Para efeito desta norma, considera-se:

Administradora da Hidrovia: Pessoa Jurídica, indicada pela União ou Estado, responsável por administrar a hidrovia, em trechos ou no seu todo, nos aspectos relacionados a condições de navegação, manutenção e operação da via e controle de tráfego em articulação com demais órgãos responsáveis pela atividade de navegação interior.

Na Hidrovia Tietê-Paraná, atuam as seguintes administradoras:

DH - Departamento Hidroviário: Administrador da Hidrovia Tietê-Paraná, nos trechos navegáveis dos rios Tietê, Piracicaba, São José dos Dourados, Paraná (da foz do Tietê até o PPO de jusante da eclusa de Jupιά) e Canal Pereira Barreto.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes: Administradora da Hidrovia do Paraná, nos trechos navegáveis do rio Paraná, Paranaíba, Grande (exceto no trecho da foz do Tietê até o Ponto de Parada Obrigatória (PPO) de jusante da eclusa de Jupιά) e responsável pela manutenção do Canal de Pereira Barreto.

Operadoras das Eclusas: Pessoa Jurídica, indicada pela União ou Estado, responsável pelas atividades de operação e manutenção da eclusa.

Na Hidrovia Tietê-Paraná, atuam as seguintes Operadoras de Eclusas:

AES Brasil Operações: Concessionária, operadora e mantenedora das usinas, barragens e eclusas (Barra Bonita, Bariri, Ibitinga Promissão e Nova Avanhandava).

CESP - Companhia Energética de São Paulo: Concessionária, operadora e mantenedora da usina, barragem e eclusa de Porto Primavera.

CTG - Brasil: Concessionária, operadora e mantenedora da usina, barragem e eclusa de Jupιά, bem como usina e barragem de Ilha Solteira.

Tijoa Participações e Investimentos S.A.: Concessionária e operadora da usina, barragem e eclusa de Três Irmãos, bem como do Canal Pereira Barreto.

Amarradouros flutuantes: São estruturas localizadas nas laterais das câmaras das eclusas utilizadas para amarração de embarcações, e que acompanham o nível da água durante a operação de enchimento da câmara. Os amarradouros são divididos em quatro partes: flutuador, estrutura superior, cabeços de amarração e protetor de espas.

Área de Segurança: Área fluvial navegável entre os pontos de parada obrigatória (PPO's) de montante e jusante demarcados por boias ou por placas de margem, incluindo a eclusa e/ou canal Pereira Barreto.

AIS - Automatic Identification System: Equipamento eletrônico embarcado, devidamente normatizado por órgãos competentes, que possibilita o compartilhamento de informações entre embarcações e estações terrestres que estejam dentro do alcance de comunicação em VHF, auxiliando a tomada de decisões na navegação.

Autoridades Marítimas:

- a) **Autoridade Marítima:** o Comandante da Marinha;
- b) **Representante Nacional da Autoridade Marítima:** o Diretor de Portos e Costas; o Diretor Geral de Navegação; o Diretor de Hidrografia e Navegação; o Comando de Operações Navais;
- c) **Representante da Autoridade Marítima na Área de Jurisdição:** o Comandante do Distrito naval; e
- d) **Agente da Autoridade Marítima:** o Capitão dos Portos ou Delegado.

Boletim de Avaria de Sinais (BAS): Boletim semanal, emitido pelo Departamento Hidroviário e enviados para AES Brasil, CESP, CTG, Tijoá e Capitania Fluvial do Tietê-Paraná e Usuários, o qual é divulgado pelas concessionárias aos comandantes das embarcações via rádio VHF, informando as avarias dos respectivos reservatórios.

Calado: Distância vertical do fundo da embarcação (quilha) até a linha d'água.

Canal artificial: É aquele construído por obra de engenharia.

Canal intermediário: É aquele que faz a ligação entre duas câmaras (superior e inferior) de uma mesma eclusa, como os existentes nas eclusas de Três Irmãos e Nova Avanhandava.

Cargas Perigosas: Conforme estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima, bem como aquelas classificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas, através dos números NBR 5.930, NBR 7.500, NBR 7.501 e NBR 7.502 e outras, a critério da autoridade estadual, ou de autoridade legal em seu grau de jurisdição, que assim venham a ser consideradas.

Comandante: Designação genérica de quem comanda a embarcação. É o responsável por tudo que diga respeito à embarcação, à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo.

Comboio: Grupo de embarcações que navegam unidas umas às outras, formando um só conjunto.

Coordenador de tráfego: Coordenador do tráfego no canal Pereira Barreto.

Eclusa: Instalação que permite a embarcação vencer o desnível de uma barragem no leito do curso d'água.

Eclusagem: Operação na eclusa para que as embarcações vençam o desnível criado pela barragem e passem navegando de um lado para o outro da mesma.

Embarcação miúda: São consideradas embarcações miúdas: Aquelas com comprimento inferior ou igual a seis (6) metros.

Embarcação: Qualquer construção capaz de transportar pessoas ou cargas, suscetível de se locomover na água por meios próprios ou não.

Equipamento de Comunicação: Equipamento de radiocomunicação em VHF na modalidade “Serviço Móvel Marítimo” definido pela Instrução nº 04/81, Instrução 10/87 e pela Portaria nº 52 de 04/06/91 do Ministério das Comunicações.

Folha de Avaliação de Sinalização (FAS): Formulário destinado ao registro das ocorrências observadas na sinalização da hidrovia, devendo ser preenchido e entregue pelo comandante da embarcação na 1ª (primeira) eclusa do percurso.

Muro-guia de jusante: Muro flutuante ou fixo que, a partir da porta da eclusa, avança pelo canal de navegação.

Muro-guia de montante: Muro flutuante ou fixo que, a partir da entrada da eclusa, avança dentro do lago formado pela barragem.

Operador da eclusa: Responsável geral pela ordem na eclusa frente aos usuários e pelo comando administrativo e operacional da mesma.

Passos com Restrições: Segmentos navegáveis, baixios inclusive, no trecho em corrente livre (de Guaíra à UHE Porto Primavera – Rio Paraná), que exigem dos comandantes atenção especial quanto às condições de largura e profundidade do canal de navegação.

Pé-de-piloto: Distância vertical do fundo da embarcação (quilha) até o leito do rio, canal ou reservatório.

Ponto de Comunicação Obrigatória (P.C.O.): Local convenientemente demarcado por boias ou por placas de margem a jusante e a montante de cada eclusa e na entrada e saída do Canal de Pereira Barreto, onde as embarcações deverão estabelecer obrigatoriamente o primeiro contato com a eclusa, através do equipamento de comunicação (rádio VHF).

Ponto de Espera (P.E.) ou Desmembramento (P.D.): Pontos em terra ou flutuantes (boias de amarração), situados a montante e jusante das obras de engenharia na Hidrovia Tietê-Paraná, nos quais as embarcações poderão ser amarradas/atracadas, em caso de necessidade ou cumprimento de instruções da Administradora da Hidrovia.

Ponto de Parada Obrigatória (P.P.O.): Local convenientemente demarcado por boias ou por placas de margem a jusante e a montante de cada eclusa, e na entrada e saída do Canal de Pereira Barreto, a partir do qual as embarcações só poderão prosseguir viagem com

autorização do operador da eclusa ou coordenador de tráfego, através do equipamento de comunicação.

Processo de Eclusagem: Será considerado iniciado a partir do instante em que, tendo sido dada autorização pelo operador da eclusa, a correspondente embarcação adentrar a área de segurança. Será considerado concluído quando a embarcação deixar a área de segurança pelo lado oposto ao da entrada da mesma na área referida.

Resíduos perigosos: qualquer resíduo que possa produzir ou contribuir para produzir lesões ou doenças graves, inclusive com riscos de morte ou que constitua uma ameaça substancial para a saúde humana ou para o meio ambiente, se manipulado inadequadamente. A este grupo pertencem os materiais que apresentem quaisquer das seguintes características: inflamabilidade, corrosividade, explosividade, reatividade, toxicidade ou bioacumulação.

Trecho crítico: Trecho navegável cuja largura e/ou raio de curvatura, de acordo com o Atlas 2800, não permite o cruzamento de comboio Tipo Duplo-Tietê com outra embarcação.

Trecho restrito: Trecho navegável cuja largura e/ou raio de curvatura, de acordo com o Atlas 2800, não apresenta restrição para o cruzamento de comboio Tipo Duplo-Tietê com outra embarcação; porém, em função das características do local exige, dos comandantes das embarcações, atenção especial por ocasião da navegação com aquele tipo de comboio.

Tripulação: Pessoal qualificado e autorizado pela Marinha do Brasil para operar as embarcações, conforme Cartão de Tripulação de Segurança (CTS).

Usuário: Pessoa física ou jurídica que usufrui dos serviços das eclusas, canais e vias navegáveis da Hidrovia Tietê-Paraná.

Vias navegáveis: Fica entendido que, no âmbito de abrangência desta norma, as vias navegáveis compreendem os canais artificiais e demais canais de navegação sinalizados ao longo da Hidrovia, incluindo aqueles que dão acesso às eclusas.

CAPÍTULO III

“Dimensões dos Comboios e Gabaritos de Navegação”

Artigo 3. As restrições físicas impostas pelas obras de engenharia existentes nas vias navegáveis do Tietê e do Paraná estabelecem as seguintes dimensões máximas permissíveis para os comboios.

I – Comboio Tipo Tietê: formado por grupo de chatas em linha mais 01 (um) empurrador.

Comprimento Total: **138,50 m**
Boca: **11,00 m**
Calado.....: **2,70 m**
Pé de Piloto: **0,30 m**

II – Comboio Tipo Tietê-Duplo: formado por grupo de chatas em linha, lado a lado mais 01 (um) empurrador.

Comprimento Total.....: **138,50 m**
Boca: **22,00 m**
Calado: **2,70 m**
Pé de Piloto: **0,30 m**

III – Comboio Tipo Paraná: formado por grupo de chatas em linha, lado a lado mais 01 (um) empurrador.

Comprimento Total: **200,50 m**
Boca: **16,00 m**
Calado: **3,70 m**
Pé de Piloto: **0,30 m**

IV – Comboio Tipo Paraná Estendido: formado por grupo de chatas em linha e lado a lado, mais 01 (um) empurrador.

Comprimento Total: **257,50 m**
Boca: **22,00 m**
Calado: **3,70 m**
Pé de Piloto: **0,30 m**

Parágrafo Único – As dimensões máximas para formação dos respectivos comboios para passagem nas eclusas, vão navegáveis de pontes e canais navegáveis da Hidrovia Tietê-Paraná, divididas para cada trecho de navegação, são os indicados no APÊNDICE I – “Formação Máxima dos Comboios”.

Artigo 4. As lâminas d'água mínimas para embarcações que navegam no rio Tietê, rio Piracicaba e afluentes navegáveis e sinalizados é de 3,00 m (três metros), enquanto que no rio Paraná, Paranaíba, Grande e afluentes navegáveis e sinalizados é de 4,00 m (quatro metros), considerando a cota mínima de navegação, definidas no APÊNDICE II - "Níveis Mínimos e Máximos de Navegação em metros sobre o nível do mar (m.s.n.m.), correspondendo a uma permanência de nível superior a 97% (noventa e sete por cento) do tempo.

Parágrafo Único - Caso as condições hidrológicas sejam favoráveis, as Administradoras da Hidrovia Tietê-Paraná poderão estabelecer, após autorização da autoridade marítima regional, a navegação e eclusagem com calado superior aos indicados no caput deste artigo.

Artigo 5. Na eclusa de Barra Bonita, entre a soleira e os muros das paredes laterais da câmara existe mísula estrutural triangular com 3,00 m (três metros) de altura e 0,80 m (oitenta centímetros) de base, conforme APÊNDICE III - "Desenho da Mísula Estrutural da Eclusa de Barra Bonita". Assim sendo, as embarcações deverão possuir forma de casco apropriada para esta situação.

CAPÍTULO IV

“Condições para Passagem nas Eclusas, Canais e Vãos Navegáveis das Pontes”

Artigo 6. Somente poderão trafegar pelas eclusas, canais e vãos navegáveis das pontes da Hidrovia Tietê-Paraná, embarcações ou comboios que estejam com suas situações regularizadas perante a Marinha do Brasil e que não ultrapassem as dimensões máximas permitidas, conforme o **artigo 3**, definidas para cada trecho de navegação no APÊNDICE I – “Trechos de Navegação – Formação máxima dos comboios”.

Parágrafo 1º-Caberá à Administradora da Hidrovia, após autorização da Autoridade Marítima, estabelecer limites de dimensões inferiores a este, visando a manutenção da integridade das obras de engenharia e a segurança da navegação.

Parágrafo 2º-Antes de iniciar a passagem por trechos críticos ou restritos, caberá ao comandante da embarcação ou comboio a responsabilidade pela adoção integral das instruções contidas no APÊNDICE IV – “Instruções operacionais para navegação em trecho restrito e trecho crítico”.

Parágrafo 3º-Nas aproximações dos muros guia das eclusas e transposições de pontes, os comandantes deverão cumprir os procedimentos constantes no APÊNDICE XV – “Procedimentos para Aproximação em Pontes e Eclusas”.

Artigo 7. Para navegar nos canais artificiais e nas áreas de segurança, deverá ser observado um pé-de-piloto de, no mínimo, 0,30 m (trinta centímetros).

Artigo 8. Para as eclusas e pontes, a altura máxima das obras mortas das embarcações, deverá ser inferior aos valores abaixo indicados:

- | | |
|---|--------------|
| • Rios Tietê (até entrada Canal Pereira Barreto) e Piracicaba | 7,00 metros |
| • Rios Tietê (do Canal Pereira Barreto até a foz), Paraná, Grande, São José dos Dourados e Paranaíba e Canal Pereira Barreto. | 10,00 metros |

Parágrafo Único – Devido à limitação de altura, para que os comboios operem de maneira segura, recomenda-se a utilização de empurrador com a ponte de comando levadiça e/ou mastros rebatíveis.

Artigo 9. Não será permitida passagem pelas eclusas, vãos navegáveis de pontes e canais artificiais nos seguintes casos:

- I – embarcações em perigo de naufrágio, conforme informações colhidas pelo Operador da eclusa junto aos comandantes;

II – embarcações que contenham cargas mal estivadas ou apetrechos mal acondicionados ou ameaçando cair;

III – embarcações com cargas salientes de tal modo que possam danificar as eclusas, canais artificiais e vãos navegáveis;

IV – embarcações com correias, cabos ou outros artefatos pendentes irregularmente para o lado de fora;

V – embarcações que apresentem defeitos nas máquinas, vazamento ou falhas em seu sistema de controle e direção, ou que venham a comprometer a sua manobra na passagem pela eclusa, ponte ou canal artificial;

VI – embarcações sem reversores ou problemas na marcha a ré;

VII – embarcações sem equipamento de comunicação adequado para estabelecer contato com o operador da eclusa ou com o coordenador de tráfego do Canal Pereira Barreto a partir do P.C.O.;

VIII – embarcações com defensas em número insuficiente ou em mau estado de conservação, conforme artigo 16;

Parágrafo Único – Situações não previstas e casos excepcionais serão estudados caso a caso para liberação, devendo ter acompanhamento especial de segurança pelas Operadoras das Eclusas e parecer da Administradora e Capitania Fluvial do Tietê-Paraná ou Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio.

Artigo 10. No convés das embarcações, durante o processo de eclusagem, passagem sob pontes e canais de navegação, é obrigatório o uso de coletes salva-vidas pelos tripulantes que estiverem em faina de amarração/atracação, sendo que os demais tripulantes/passageiros deverão afastar-se das bordas, evitando riscos de acidentes.

Artigo 11. Qualquer embarcação que cruzar ou navegar na área de segurança, sem autorização do operador da eclusa, terá por conta e risco próprio total responsabilidade pelas consequências resultantes de sua manobra.

Artigo 12. Não serão permitidos nos canais artificiais e nas áreas demarcadas entre P.P.O.'s a montante e jusante das usinas hidrelétricas e Canal Pereira Barreto, o tráfego e fundeio de embarcações miúdas, práticas de esqui-aquático, paraquedas rebocado, operações de mergulho amador, pesca, regatas e competições ou exposições públicas aquáticas, salvo em ocasiões especiais e com autorização da Administradora Hidroviária e da Autoridade Marítima.

Artigo 13. É obrigatória a utilização do equipamento transceptor AIS nas embarcações/comboios que trafegam na Hidrovia Tietê-Paraná, que possuam as seguintes características:

- a) embarcações destinadas ao transporte de passageiros, com propulsão, com AB maior que 20;
- b) embarcações não destinadas ao transporte de passageiros, com propulsão, com AB maior que 50;
- c) embarcações operando em comboio cujo somatório das AB seja maior que 50.

Parágrafo 1º-O equipamento AIS deverá estar permanentemente ligado durante o tempo em que a embarcação/comboio se encontrar navegando, fundeada, amarrada a uma boia, com capacidade de manobra restrita, sem governo e encalhada;

Parágrafo 2º-O equipamento AIS embarcado deverá atender integralmente aos requisitos estabelecidos nas seguintes normas: NORMAM-26/DHN – Normas da Autoridade Marítima para Serviços de Tráfego de Embarcações (VTS) e 28/DHN – Normas da Autoridade Marítima para Navegação e Cartas Náuticas.

CAPÍTULO V

Horários e Ordem de Passagem pelas Eclusas

Artigo 14. As passagens nas eclusas serão realizadas 24 horas por dia, ininterruptamente.

Parágrafo Único – Em casos de emergência, relacionados à segurança, as operadoras das eclusas poderão, a seu critério, promover a interdição da(s) mesmas sem prévio aviso, informando e justificando imediatamente o fato à Administradora e à Autoridade Marítima, sendo as comunicações de interdição aos usuários promovidas posteriormente.

Artigo 15. O funcionamento em qualquer das eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná, poderá ser suspenso, por solicitação das operadoras das eclusas, propondo a época e a duração da interrupção, com aprovação das Administradoras, para efetuar serviços de manutenções corretivas e preventivas, limpeza da(s) câmara(s), inspeções nos equipamentos eletromecânicos e aquedutos.

Artigo 16. O direito de passagem na eclusa para embarcações que estejam aguardando, será concedido pelo operador da eclusa considerando a seguinte ordem de prioridade:

- I – Embarcações da Marinha do Brasil, Órgãos de fiscalização federal, estadual e municipal em embarcações oficiais;
- II – Embarcação comercial de passageiros (turismo);
- III – Embarcação destinada à execução de trabalhos de manutenção na hidrovia;
- IV – Embarcação transportando mercadorias perecíveis ou suscetíveis de perdas na qualidade final do produto (cana-de-açúcar);
- V – Embarcação de lazer (esporte e recreio); e
- VI – Embarcação transportando demais cargas.

Parágrafo Único – Para otimizar a ocupação da eclusa, o operador poderá determinar o ingresso na câmara, de embarcações que não estejam na ordem de chegada.

CAPÍTULO VI

“Procedimentos para o processo de eclusagem”

Artigo 17. Nas operações de eclusagem, além dos equipamentos e tripulantes regulares, as embarcações e comboios deverão ter a bordo e pronto para emprego, os seguintes equipamentos:

I – Defensas fixas de cada lado da embarcação e nas quantidades definidas no quadro abaixo, solidamente amarradas a partes fixas da mesma, com cabos de espessura apropriada e que estejam em bom estado de conservação e arranjados de forma que, somente as defensas entrem em contato com as muralhas das eclusas. Recomenda-se o uso de defensas móveis de modo a evitar o contato da embarcação com a eclusa nas partes não protegidas pelas defensas fixas.

Comprimento total (L) da embarcação ou comboio (m)	Número mínimo de defensas fixas por bordo
L menor ou igual 20,00	02
L maior que 20,00 e menor ou igual 40,00	03
L maior que 40,00 e menor ou igual 60,00	04
L maior que 60,00 e menor ou igual 80,00	05
L maior que 80,00 e menor ou igual 110,00	06
L maior que 110,00 e menor ou igual 140,00	07
L maior que 140,00 e menor ou igual 160,00	08
L maior que 160,00 e menor ou igual 180,00	09
L maior que 180,00	10

II – Espias para amarração da embarcação nos amarradouros flutuantes das eclusas, em bom estado de conservação, com dimensões adequadas e alças permanentes suficientes para atender a amarração conforme estabelecido no APÊNDICE V – “Amarração no Interior da Eclusa. Espias e suas Funções”.

III – Possuir equipamento de comunicação em VHF móvel marítimo, para comunicação com os Operadores das eclusas utilizando os canais definidos no APÊNDICE VI – “Canais para Comunicação”.

IV – As embarcações ou comboios com comprimento igual ou superior a 70,00 m (setenta metros) deverão possuir equipamento de comunicação VHF portátil para comunicação entre o comandante e o(s) tripulante(s) que estiver (em) guarnecendo a proa durante o procedimento de aproximação e entrada na câmara da eclusa.

V – Possuir o Atlas da Hidrovia Tietê-Paraná da Ilha Solteira à Barra Bonita e o Roteiro Hidrovia Tietê-Paraná, conforme previsto nas Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná (NPCF).

Artigo 18. Embarcações miúdas, desde que possuam equipamentos de segurança tais como: sinalização de emergência (buzina, apito, holofote portátil ou lanterna), material de salvatagem, espias de amarração e equipamento de comunicação VHF móvel marítimo portátil, só poderão eclusar e acessar os canais artificiais, mediante solicitação de autorização encaminhada às Administradoras, com antecedência mínima de 5 dias úteis.

Parágrafo único – Em consonância às Normas da Autoridade Marítima para Embarcações do Tipo Moto Aquática e para Motonautas, NORMAM-34/DPC, Item 1.7, há restrição para tráfego e fundeio de Moto Aquática em áreas próximas às usinas hidrelétricas e instalações portuárias

Artigo 19. Embarcações que transportam cargas perigosas não podem ser eclusadas juntamente a barcos de passageiros, pesca e de lazer/recreio, devendo ser observados rigorosamente, os dispositivos de segurança, previstos nas normas para tráfego de cargas perigosas. O não cumprimento do disposto neste artigo impedirá a eclusagem, até que seja sanada a irregularidade.

Artigo 20. Embarcações de turismo e lazer/recreio, com objetivo de eclusar em Barra Bonita, deverão se atentar aos dias e horários estabelecidos como prioritários para eclusagem, conforme consta no APÊNDICE XVII – “Procedimentos para Otimização de Eclusagens de embarcações de Turismo e Lazer/Recreio em Barra Bonita”.

Parágrafo único – Durante o processo de eclusagem, as embarcações deverão manter silêncio dentro das eclusas, com a finalidade de possibilitar a comunicação entre o operador da eclusa e os comandantes das embarcações.

Artigo 21. Só é permitida a amarração de embarcações em paralelo nas laterais da câmara da eclusa, quando a soma das bocas das embarcações for menor ou igual a 9,00 m (**nove metros**) e 14,00 m (**quatorze metros**) para as eclusas do rio Tietê e Paraná, respectivamente. Neste caso, tem prioridade de ingresso na câmara, a embarcação de maior boca, sendo que, ao término da eclusagem, terá prioridade de saída, a embarcação de menor boca.

Artigo 22. Quando a eclusagem ou transposição de ponte ocorrer com comboios no padrão tipo Tietê (**138,50 m de comprimento e 11,00 m de boca**), a condução da embarcação poderá ser realizada pelo Imediato, desde que este seja, no mínimo, um **Piloto Fluvial**.

Artigo 23. As embarcações que pretendam passar pela eclusa devem proceder da seguinte maneira:

I – Toda embarcação, ao chegar nos P.C.O's, deverá obrigatoriamente estabelecer contato com operador da eclusa através do equipamento de comunicação, nas frequências definidas no APÊNDICE VI – “Canais para Comunicação”, e informar que está se dirigindo ao P.P.O ou ao P.E.

II – Durante a comunicação da embarcação com a eclusa deverá ser adotada, sempre que possível, a fraseologia constante do APÊNDICE VII – “Fraseologia Padrão”. Todas as comunicações com o operador da eclusa são gravadas.

Parágrafo 1º – A partir deste momento, o comandante do comboio deverá dar especial atenção às comunicações de bordo com a eclusa, até o término da eclusagem.

Parágrafo 2º – O tráfego das embarcações na área de segurança é controlado pelo operador da eclusa.

I – Fornecer corretamente ao operador da eclusa, através do equipamento de comunicação (rádio VHF), antes de se iniciar o processo de eclusagem, as informações constantes do APÊNDICE VIII – “Informações a serem Fornecidas pelos comandantes para Eclusagem e Passagem pelo Canal Pereira Barreto”, com finalidade de segurança, estatística ou planejamento.

II – O comandante da embarcação deverá estar atento para as seguintes informações que serão transmitidas pelo operador da eclusa:

- Direção e intensidade do vento;
- Eventuais alterações quanto a vazão defluente da usina; e
- Outras informações pertinentes ao reservatório que a embarcação adentrará.

III – As embarcações, ao chegarem no P.P.O. ou P.E., deverão pairar sob máquinas ou atracar, respectivamente, na sequência de chegada, e aguardar autorização do operador da eclusa, através do equipamento de comunicação, para prosseguir viagem em direção à eclusa.

Parágrafo 3º- As embarcações que estiverem atracadas em locais situados entre a eclusa e P.C.O, antes de sua partida, mesmo que não venham a utilizar a eclusa, deverão contatar o operador da mesma, realizando procedimento idêntico ao da chegada aos P.C.O.'s.

Parágrafo 4º- Nos casos em que a eclusa não estiver ocupada por outra embarcação e preparada para atender a embarcação que chegue ao P.P.O., o operador da eclusa poderá dispensar a parada obrigatória e autorizá-la a acessar a eclusa.

Parágrafo 5º- Após autorização do operador para prosseguir viagem em direção a eclusa, cabe ao comandante a decisão de avançar em condições desfavoráveis à navegação.

Parágrafo 6º- Em condições adversas, os comandantes deverão abandonar as áreas próximas às obras de engenharia propiciando assim maior segurança à navegação.

Parágrafo 7º- A velocidade de fundo limite dentro da área de segurança deverá ser a mínima que garanta a estabilidade de direção e manobra do comboio e não deverá superar 4 (quatro) nós (7,32 KM/h).

Artigo 24. Na condução das embarcações a partir do P.P.O., os comandantes deverão acatar as instruções transmitidas pelo operador da eclusa, bem como respeitar as sinalizações de entrada e saída das eclusas.

Parágrafo único - No interior da área de segurança, ocorrendo danos às instalações causados por embarcações envolvidas em acidentes ou fatos da navegação, o operador da eclusa poderá retê-las pelo prazo necessário à conclusão dos procedimentos administrativos cabíveis, pelos órgãos competentes, conforme definido no APÊNDICE XIV – “Procedimentos a serem Cumpridos pelos Operadores das Eclusas durante o Processo de Aproximação do Comboio”.

Artigo 25. As embarcações não deverão permanecer nas eclusas por tempo superior ao necessário para operação de eclusagem, devendo as mesmas entrar ou sair imediatamente após receberem instruções do operador da eclusa.

Parágrafo único - Os usuários deverão executar as manobras que lhes forem solicitadas pelo operador da eclusa, visando evitar qualquer perda de tempo entre eclusagens consecutivas.

Artigo 26. Toda embarcação com comprimento igual ou superior a 70 (setenta) metros, durante o processo de aproximação e entrada na câmara da eclusa, deverá manter um marinheiro na proa portando equipamento de comunicação VHF portátil, a fim de transmitir orientações ao comandante da embarcação.

Artigo 27. Ao ingressar na eclusa, é de responsabilidade do comandante e demais usuários parar as embarcações mantendo uma distância mínima das portas de montante e jusante definida pelo início da faixa vertical amarela, demarcada na parede da eclusa, e manter em funcionamento os motores até que seja concluída a amarração dos cabos de popa, de través e de proa aos amarradouros flutuantes, conforme APÊNDICE V – “Amarração no Interior da Eclusa. Espias e Suas Funções”.

Parágrafo 1º- As embarcações, que ultrapassarem as dimensões máximas demarcadas nas paredes da eclusa, deverão sair da câmara e somente serão eclusadas após desmembramento a ser efetuado fora da área de segurança.

Parágrafo 2º- O esquema de pintura das faixas demarcadas nas paredes das eclusas, bem como os procedimentos complementares a serem observados em função do posicionamento das embarcações com relação às mesmas constam no APÊNDICE IX – “Medidas de Segurança para Eclusagem de embarcações”.

Parágrafo 3º- É vedado o desmembramento, embarque, desembarque ou transbordo de passageiros, tripulantes das embarcações ou carga no interior das eclusas ou em seus canais de acesso, exceto às equipes de fiscalização e manutenção da hidrovia, pertencentes às Administradoras da Hidrovia e à Capitania Fluvial do Tietê-Paraná ou à Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio e em caso de emergências.

Parágrafo 4º- As espias, durante a operação de eclusagem, deverão estar tesadas e serem observadas continuamente pelos tripulantes responsáveis pela amarração, alertando o

comandante sobre qualquer irregularidade ou movimentação que possa resultar em perigo aos equipamentos da eclusa e/ou à embarcação.

Parágrafo 5º- As operações de enchimento e esvaziamento das câmaras devem ser executadas com os motores ligados e desengatados do sistema de propulsão. Nas embarcações de passageiros, esporte/recreio, e miúdas cabe ao comandante a decisão de deixar o motor ligado ou não.

Artigo 28. Durante a eclusagem, as embarcações deverão estar sob os cuidados de sua tripulação, vigiadas e convenientemente amarradas, sem poder, em caso algum, serem amarradas às portas, escadas ou outras peças senão aquelas especificadas à amarração.

Artigo 29. Dentro da eclusa os comandantes e demais usuários devem se submeter às orientações que lhes forem dadas pelo operador da mesma.

Artigo 30. Na eclusa, as embarcações devem permanecer amarradas aos cabeços flutuantes após sua parada total. A amarração não deve ser desfeita até ser dado o sinal sonoro de 2 (dois) toques de sirene longos para a embarcação sair da câmara conforme definido no artigo 34.

Artigo 31. São proibidas amarrações próximas às entradas das eclusas, nos muros-guia e dolphins, exceto em locais previamente divulgados e indicados pelas Administradoras.

Parágrafo Único - Este artigo não se aplica às embarcações utilizadas na manutenção da Hidrovia.

Artigo 32. É terminantemente proibido lançar ou deixar cair na água, no interior da eclusa, qualquer objeto sólido ou líquido, ficando o usuário responsável pelas despesas decorrentes da sua retirada e recuperação de possíveis danos que tenha causado à câmara da eclusa, sendo obrigação do comandante informar o operador da eclusa da queda do material na água.

Artigo 33. As embarcações que não conseguirem estabelecer comunicação, via rádio VHF, com o operador da eclusa deverão proceder da seguinte forma:

- I - Aguardar no Ponto de Espera, na ordem de chegada, sua vez de aproximar da eclusa, conforme sinalização luminosa do muro-guia ou entrada de eclusa;
- II - Nesta situação, no caso de comboios, somente poderá acostar ao muro-guia o empurrador escoteiro; e
- III - Informar ao operador da eclusa o motivo da falta de comunicação.

Parágrafo Único - O operador da eclusa informará o ocorrido à Administradora, Capitania Fluvial do Tietê-Paraná ou a Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio para as providências cabíveis.

Artigo 34. Em condições de visibilidade restrita (conforme definido pelo RIPEAM - regra 3) estará proibida a aproximação para eclusagem, a partir do P.P.O., e ultrapassagem de vãos navegáveis de pontes, até que sejam restabelecidas as condições visuais avaliadas, no caso da eclusa, pelo operador da eclusa ou comandante da embarcação no caso de pontes. As embarcações deverão aguardar a melhora do tempo, abarrancadas, fundeadas ou atracadas em locais autorizados.

Artigo 35. Para aguardar ordem de passagem, melhoria das condições meteorológicas ou nas operações de desmembramento ou recomposição de comboios, as embarcações deverão fazer uso, prioritariamente, dos P.E.'s implantados a jusante e a montante das eclusas e pontes.

Parágrafo Único - As embarcações que forem utilizar os Pontos de Espera deverão adotar os procedimentos operacionais de acostagem e amarração, estabelecidos no APÊNDICE X – “Procedimentos para uso de Pontos de Espera (P.E.)”, de acordo com o arranjo utilizado na implantação dos referidos pontos.

CAPÍTULO VII

“Sinais Convencionados nas Eclusas”

Artigo 36. Nas manobras de entrada e saída das eclusas as autorizações para movimentação das embarcações serão informadas pelo operador da eclusa por intermédio do equipamento de comunicação e confirmados pelos seguintes sinais:

I - Após autorização recebida no P.P.O., a embarcação deverá avançar pelo reservatório ou canal de acesso observando a sinalização luminosa existente conforme APÊNDICE XI - “Sinalização Luminosa na Aproximação das Eclusas” e instruções abaixo:

a) 02 (duas) luzes encarnadas dispostas na horizontal:

ECLUSA FORA DE OPERAÇÃO/BLOQUEIO DE PASSAGEM.

b) 01 (uma) única luz amarela:

A EMBARCAÇÃO DEVERÁ AGUARDAR AUTORIZAÇÃO PARA ACOSTAR NO MURO GUIA OU PARA ENTRADA NA ECLUSA.

c) 01 (uma) luz verde:

A EMBARCAÇÃO ESTÁ AUTORIZADA A ADENTRAR A CÂMARA DA ECLUSA.

II - Quando a embarcação já estiver dentro da câmara da eclusa e devidamente amarrada:

a) O alerta para o início da operação de enchimento ou esvaziamento da eclusa será dado por **SINAL SONORO DE 1 (UM) TOQUE DE SIRENE LONGO**, pelo operador da eclusa.

b) A autorização para iniciar o procedimento de saída da câmara da eclusa será dada por **SINAIS SONOROS DE 02 (DOIS) TOQUES DE SIRENE LONGOS**, pelo operador da eclusa, precedidas da informação via equipamento de comunicação.

CAPÍTULO VIII

“Tráfego e Sinalização no Canal de Pereira Barreto”

Artigo 37. Todas as embarcações deverão obrigatoriamente ser providas de equipamento de comunicação, rádio VHF, de forma a possibilitar o contato com o serviço de controle do tráfego do canal.

Parágrafo 1º- Qualquer outra embarcação que cruzar ou navegar na área de segurança, sem autorização do coordenador de tráfego, terá o seu comandante, por conta e risco próprio, a total responsabilidade pelas consequências resultantes de sua(s) manobra(s).

Parágrafo 2º- Caso a embarcação trafegue no Canal Pereira Barreto sem comunicação prévia com o coordenador de tráfego do canal, a Operadora do Canal emitirá comunicado à Capitania Fluvial do Tietê-Paraná ou Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio para as providências cabíveis.

Artigo 38. As embarcações que pretendam navegar pelo Canal Pereira Barreto devem proceder da seguinte maneira:

I - Toda embarcação, ao chegar nos P.C.O. deverá obrigatoriamente estabelecer contato com o coordenador de tráfego através do equipamento de comunicação, nas frequências definidas no APÊNDICE VI – “Canais para Comunicação”, e informar que está se dirigindo ao P.P.O. ou ao P.E; e

II - Na comunicação deverá ser adotada, sempre que possível, a fraseologia constante do APÊNDICE VII – “Fraseologia Padrão”.

Parágrafo 1º- A partir deste momento, o comandante do comboio deverá dar especial atenção às comunicações de bordo com o controle, até o término de passagem pelo canal.

Parágrafo 2º- Todas as comunicações realizadas entre o coordenador de tráfego e os comandantes das embarcações são gravadas na eclusa.

III - Fornecer corretamente ao coordenador de tráfego, através do equipamento de comunicação, e antes de iniciar a navegação pelo canal, as informações constantes do APÊNDICE VIII – “Informações a serem Fornecidas pelos comandantes para Eclusagem e Passagem pelo Canal Pereira Barreto”, com finalidade de segurança, estatística ou planejamento.

IV - As embarcações, ao chegarem no P.P.O. ou P.E., deverão pairar sob máquinas ou atracar, respectivamente, na sequência de chegada, e aguardar autorização do operador, através do equipamento de comunicação, para prosseguir viagem em direção ao canal.

Parágrafo 1º- O coordenador de tráfego, em função das condições poderá dispensar a parada obrigatória.

Parágrafo 2º- Após autorização do coordenador de tráfego para prosseguir viagem em direção ao canal, cabe ao comandante avaliar as condições de navegação antes de avançar.

Parágrafo 3º- A velocidade de fundo limite dentro da área de segurança deverá ser a mínima que garanta a estabilidade de direção e manobra do comboio e não deverá superar 4 (quatro) nós (7,32 KM/h).

Artigo 39. Dentro da área de segurança, incluindo o canal Pereira Barreto, os comandantes e demais usuários devem se submeter às orientações que lhes forem dadas pelo coordenador de tráfego, com vistas a assegurar a rapidez de passagem, assim como a sua plena utilização e segurança na operação.

Artigo 40. É proibida a ultrapassagem no interior do Canal de Pereira Barreto.

Artigo 41. O Tráfego de embarcações rebocadas a contrabordo no interior do Canal, está condicionado a prévia autorização da Administradora da Hidrovia e ao cumprimento, pela embarcação que estiver rebocando, das Normas e Regulamentos vigentes.

Parágrafo 1º- A(s) embarcação(ões) rebocada(s) deverá(ão) estar amarrada(s), de forma segura à embarcação que a reboca.

Parágrafo 2º- As embarcações rebocadas somente poderão ter a bordo seus tripulantes.

Artigo 42. É proibido parar, fundear ou amarrar embarcações dentro da área de segurança, incluindo o canal Pereira Barreto.

CAPÍTULO IX

“Procedimentos para passagem sob pontes”

Artigo 43. A passagem sob pontes deverá ser efetuada conforme definido nos APÊNDICES I – “Formação máxima dos comboios” e XVI – “Restrições com Desmembramento de Comboios”.

Parágrafo Único - Os comboios que necessitam ser desmembrados deverão utilizar os pontos de espera localizados a montante e jusante de cada ponte.

Artigo 44. Deverão ser adotados pelos comboios, os procedimentos operacionais de acostagem/amarração no ponto de espera, de acordo com o APÊNDICE X – “Procedimentos para uso dos Pontos de Espera (P.E.)”.

Artigo 45. Em condições de visibilidade restrita (conforme definido pelo RIPEAM - regra 3), é proibida a passagem das embarcações sob vãos navegáveis de pontes, até que sejam restabelecidas as condições visuais avaliadas pelo comandante da embarcação. As embarcações deverão aguardar a melhora do tempo, atracadas no PE.

Artigo 46. Em caso de colisão de embarcações com pilar das pontes da Hidrovia Tietê-Paraná, deverão ser tomadas as seguintes providências pelo comandante, visando à segurança da navegação e a manutenção da integridade estrutural da ponte:

- a) disseminar o ocorrido, da forma mais rápida possível para a Administradora da Hidrovia, Capitania Fluvial do Tietê-Paraná e/ou Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio e Polícia Militar Rodoviária;
- b) fundear, atracar ou abarrancar a embarcação nas proximidades, até a chegada ao local da perícia da Marinha do Brasil.

CAPÍTULO X

“Disposições Finais”

Artigo 47. Os usuários ao se defrontarem com situações não previstas nestas Normas e necessitarem de providências dos órgãos responsáveis, deverão contatar, por intermédio dos telefones e e-mails relacionados abaixo, a Administradora responsável pelo local, a fim de serem tomadas as medidas cabíveis:

Administradora	Horário Comercial	Fora do Horário Comercial
DH	(0xx11) 2500-5483 (0xx11) 2500-5279	(0xx11) 999-011-262
DNIT	sr.sp@dnit.gov.br	sr.sp@dnit.gov.br

Artigo 48. Eventuais danos ou prejuízos causados por imperícia, imprudência ou negligência dos usuários, serão de total responsabilidade dos mesmos.

Artigo 49. Estas normas não eximem os navegantes de conhecerem a legislação em vigor, dentre outras a LESTA, RLESTA, as Normas da Autoridade Marítima – NORMAM, o Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM, as Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná - NPCF, o Atlas da Hidrovia Tietê-Paraná e Croquis de Navegação atualizados.

Artigo 50. Os casos omissos a estas normas serão analisados e definidos pelas Administradoras da Hidrovia e Operadoras das Eclusas, sendo aprovada posteriormente pela Autoridade Marítima, no que couber.

EQUIPE TÉCNICA 5ª REVISÃO

Administradora	Equipe Técnica
DH	Luiz Roberto Corrêa Allan Obrecht da Silveira
DNIT	Marco Antônio Blotta Nereu Alves Rodrigues

APÊNDICE I

“Formação Máxima dos Comboios.”

1. RESERVATÓRIO BARRA BONITA		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Do km 89 ao PE Mont. Ponte SP-147	Tipo Duplo-Tietê	Trecho Restrito
Do PE Mont. SP-147 ao PE Jus. Ponte SP-147	Comprimento máx: 79,00m e Boca: 11,00m	Trecho de Ponte
Do PE Jusante SP-147 ao km 84	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 84 ao km 82	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 82 ao km 81	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 81 ao km 77	Tipo Duplo-Tietê	Trecho crítico
Do km 77 ao km 76	Tipo Duplo-Tietê	Sem observação
Do km 76 ao km 74	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 74 ao km 69	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 69 ao PE Mont. Ponte SP-191	Tipo Duplo-Tietê	Trecho crítico
Do PE Mont. ao PE Jus. Ponte SP-191	Tipo Duplo-Tietê	Trecho de Ponte
Do PE Jus. Ponte SP-191 ao Km 45	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do Km 45 ao km 40	Tipo Duplo-Tietê	Trecho crítico
Do km 40 ao km 34	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 34 ao Km 24	Tipo Duplo-Tietê	Trecho crítico
Do km 24 ao PPO Mont. eclusa B.Bonita	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do PPO Mont. da Eclusa B.Bonita à Eclusa	Tipo Tietê	Área de Segurança
Do km 50 rio Piracicaba a foz rio Piracicaba	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações

2. RESERVATÓRIO BARIRI		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Da Eclusa B.Bonita ao PPO Jus. Eclusa B. Bonita	Tipo Tietê	Área de Segurança
Do PPO Jus. Eclusa B. Bonita ao PE Jus. Ponte SP-255	Tipo Tietê	Trecho de Ponte
Do PE Jus. Ponte SP-255 ao PE Jus. Canal Igarapu	Tipo Duplo-Tietê	Trecho de Ponte
Do PE Jus. Canal Igarapu ao Km 52	Tipo Duplo-Tietê	Trecho crítico
Do km 52 ao km 49	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 49 ao km 48	Tipo Duplo-Tietê	Trecho crítico
Do km 48 ao km 44	Tipo Duplo-Tietê	Sem observação
Do km 44 ao km 40	Tipo Duplo-Tietê	Trecho crítico
Do km 40 ao km 36	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 36 ao PE Mont. Ponte Ferroban	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do PE Mont. Ponte Ayrosa ao PE Jus. Ponte Ayrosa	Tipo Duplo-Tietê	Trecho de Ponte
Do PE Jus. Ponte Ferroban ao PE Mont. Ponte SP-225	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do PE Mont. Ponte SP-225 ao PE Jus. Ponte SP-225	Tipo Duplo-Tietê	Trecho de Ponte
Do PE Jus. Ponte SP-225 ao km 23	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 23 ao km 20	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 20 ao km 14	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 14 ao km 08	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 08 ao km 06	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 06 ao km 04	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 04 ao PPO Mont. Eclusa Bariri	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do PPO Mont. da Eclusa de Bariri à Eclusa	Tipo Tietê	Área de Segurança

3. RESERVATÓRIO IBITINGA		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Da eclusa Bariri ao P.E. km 68	Tipo Tietê	Área de Segurança
Do km 68 ao km 62	Tipo Duplo-Tietê	Trecho crítico
Do km 62 ao km 56	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 56 ao km 50	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 50 ao km 40	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 40 ao km 36	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 36 ao km 34	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 34 ao km 32	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 32 ao km 28	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 28 ao km 24	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 24 ao km 21	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 21 ao km 19	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 19 ao km 13	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 13 ao km 08	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do km 08 ao PPO Mont. Eclusa Ibitinga	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do PPO Mont. da Eclusa Ibitinga à Eclusa	Tipo Tietê	Área de Segurança

4. RESERVATÓRIO PROMISSÃO		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Da eclusa Ibitinga ao PPO Jus. Eclusa Ibitinga	Tipo Tietê	Área de Segurança
Do PPO Jus. Eclusa Ibitinga ao PE Mont. Ponte SP-333	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do PE Mont. Ponte SP-333 ao PE Jus. Ponte SP-333	Tipo Tietê	Trecho de Ponte
Do PE Jus. Ponte SP-333 ao km 66	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 66 ao PPO Mont. eclusa Promissão	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do PPO Mont. da Eclusa Promissão à Eclusa	Tipo Tietê	Área de Segurança

5. RESERVATÓRIO NOVA AVANHANDAVA		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Da eclusa Promissão ao PPO Jus. Eclusa Promissão	Tipo Tietê	Área de Segurança
Do PPO Jus. Eclusa Promissão ao km 44	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do km 44 ao km 39	Tipo Duplo-Tietê	Trecho restrito
Do 39 ao PE Mont. ponte SP-425	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do PE Mont. ponte SP-425 ao PE Jus. Ponte SP-425	Tipo Tietê	Trecho de ponte
Do PE Jus. Ponte SP-425 ao PPO Mont. N. Avanhandava	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do PPO Mont. da Eclusa N.Avanhandava à Eclusa	Tipo Tietê	Área de Segurança
Do km 33 ao km 35	Tipo Duplo-Tietê	Trecho crítico

6. RESERVATÓRIO TRÊS IRMÃOS		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Da eclusa N.Avanhadava ao PPO Jus. N.Avanhandava	Tipo Tietê	Área de Segurança
Do PPO Jus. Eclusa N.Avanhandava ao km 132	Tipo Duplo-Tietê	Trecho crítico
Do km 132 ao PE Mont. Ponte SP-463	Tipo Duplo-Tietê	Sem observações
Do PE Mont. Ponte SP-463 ao PE Jus. Ponte SP-463	Tipo Duplo-Tietê	Trecho de ponte
Do PE Jus. Ponte SP-463 ao PE Mont. Pilares Jacaré	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Trecho de ponte
Do PE Mont. Pilares Jacaré ao PE Jus. Pilares Jacaré	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Trecho de ponte
Do PE Jus. Pilares Jacaré ao PPO Mont. Canal P.Barreto	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Sem observações
Do PPO Mont. Canal P.Barreto ao PPO Jus. C.P.Barreto	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Área de Segurança
Do PPO Mont. Canal P. Barreto ao PE Mont. SP-563	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Sem observações
Do PE mont. SP-563 ao PE Jus. SP-563	Comprimento máx: 79,00m e Boca: 11,00 m	Trecho de ponte
Do PPO Mont. da Eclusa Três Irmãos à Eclusa	Tipo Tietê	Área de Segurança

7. RESERVATÓRIO ILHA SOLTEIRA		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Do PPO Jus. C.P.Barreto ao PE Jus. Ponte SP-595 (Rio S. José dos Dourados)	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Sem observações
Do PE Jus. Ponte SP-595 (Rio S. José dos Dourados) ao PE Mont. Ponte SP-595 (Rio S. José dos Dourados)	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Sem observações
Do PE Mont. Ponte SP-595 (Rio S. José dos Dourados) ao terminal São Simão/GO	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Sem observações

8. RESERVATÓRIO JUPIÁ		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Da eclusa Três Irmãos ao PE Jusante Três Irmãos	Tipo Tietê	Área de Segurança
Do PE Jus. da Eclusa Três Irmãos ao PE Mont. Ponte SP-595 (Tietê)	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Sem observações
Do PE Mont. Ponte SP-595 (Tietê) ao PE Jusante da Ponte SP-595 (Tietê), conforme abaixo:	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Trecho de ponte
Do PE Jusante da Ponte SP-595 (Tietê) ao PE montante da eclusa de Jupia	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Sem observações
Do PPO Mont. da Eclusa de Jupia à Eclusa	Tipo Tietê ou Tipo Paraná	Área de Segurança

9. RESERVATÓRIO PORTO PRIMAVERA		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Da eclusa de Jupia ao PPO de jusante (ponta do dique)	Tipo Duplo-Tietê ou Tipo Paraná	Sem observações
Do PPO Jus. Eclusa Jupia (ponta do dique) ao PE a Mont. da Ponte Paulicéia	Comprimento máx: 257,50 m e Boca: 22,00 m	Sem observações
Do PE Mont. da Ponte Paulicéia (SP-294) ao PE Jus. da Ponte Paulicéia (SP-294).	Comprimento máx: 257,50 m e Boca: 22,00 m	Largura limite do canal 181,60m
Do PE Jus. da Ponte Paulicéia (SP-294) ao PE Mont. da Ponte Maurício Joppert (BR-267).	Comprimento máx: 257,50 m e Boca: 22,00 m	Sem observações
Do PE Mont. da Ponte Maurício Joppert (BR-267) ao PE Jus. da Ponte Maurício Joppert (BR-267).	Comprimento máx: 257,50 m e Boca: 11,00 m	Trecho de ponte
Do PE Jus. da Ponte Maurício Joppert (BR-267) ao PPO Mont. Eclusa Porto Primavera.	Comprimento máx: 257,50 m e Boca: 22,00 m	Sem observações
Do PPO Mont. da Eclusa de Porto Primavera à Eclusa	Comprimento máx: 257,50 m e Boca: 16,00 m	Área de Segurança

10. TRECHO CORRENTE LIVRE (Guaíra a UHE Porto Primavera)		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Da eclusa de Porto Primavera ao PPO de jusante	Comprimento máx: 257,50 m e Boca: 16,00 m	Sem observações
Do PPO Jus. Eclusa Porto Primavera ao PE Mont. da Ponte Porto Camargo (BR-487) (Canal Leste).	Comprimento máx: 257,50 m e Boca: 22,00 m	Baixios
Do PE Mont. da Ponte Porto Camargo (BR-487) ao PE Jus. do Canal de Transposição da Ponte Porto Camargo (BR 487).	Descendo o rio: Comprimento máx: 97,50 m e Boca: 22,00 m	Trecho de ponte
	Subindo o rio: Comprimento máx: 97,50 m e Boca: 11,00 m	
Do PE Jus. da Ponte Porto Camargo (Canal Leste) ao PE Mont. da Ponte Ayrton Senna (BR-163).	Comprimento máx: 257,50 m e Boca: 22,00 m	Baixios

11. RESERVATÓRIO ITAIPU		
Trecho Navegação	Formação máxima comboio	Tipo de Trecho
Do PE Mont. da Ponte Ayrton Senna (BR-163) ao PE Jus. da Ponte Ayrton Senna (BR-163).	Comprimento máx: 137,00 m e Boca: 22,00 m	Trecho de ponte
Do PE Jus. Ponte Ayrton Senna (BR-163) a Área de Segurança do Lago de Itaipu.	Comprimento máx: 257,50 m e Boca: 22,00 m	Sem observações

APÊNDICE II

“Níveis Mínimos e Máximos de Navegação (Metros sob o nível do mar -m.s.n.m.)”

ECLUSA	Montante		Jusante	
	Mínimo navegação	Máximo Navegação	Mínimo Navegação	Máximo Navegação
Barra Bonita	446,50	451,50	426,50	428,20
Bariri	426,50	427,50	403,50	404,00
Ibitinga	403,50	404,00	381,00	384,00
Promissão	381,00	384,00	357,00	359,00
N. Avanhandava	357,00	358,00	325,40	328,00
Três Irmãos	325,40	328,00	279,00	280,00
Ilha Solteira	325,00	328,00	279,00	280,00
Jupia	279,00	280,00	257,00	261,38
Porto Primavera	257,00	259,00	238,00	243,70
Itaipu	219,50	220,50	-	-

Nota:

- 1 - Até a conclusão de obras de aprofundamento dos canais e melhoramento da hidrovia, nos trechos entre Anhembi/SP e Anhumas/SP, no reservatório de Barra Bonita, e entre Guaíra/PR e Usina de Porto Primavera, no reservatório de Itaipu, as lâminas d'água nesses locais poderão ser inferiores a 2,00 m (dois metros) e 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), respectivamente, dependendo das condições hidrológicas.
- 2 - Até que sejam realizadas as obras de derrocamento, o trecho de canal de navegação situado a jusante da Usina de Nova Avanhandava, entre a eclusa e o KM 130 do reservatório de Três Irmãos, deverá ser mantido na cota mínima de navegação de 325,40 m.s.n.m., conforme gabarito de navegação estabelecido nestas normas em questão.

Condições para navegação no trecho de corrente livre – Rio Paraná

- 1 - Canal de Navegação (Leste Ilha Jacaré), na Região de Porto Camargo (PR).

Profundidade de 2,50 m, referida à leitura da régua de Porto Caiuá, na marca de 1,70m, da boia “BB 44” à boia “BB 64”.

- 2 - Canal de Navegação para transposição da Ponte de Guaíra.

Profundidade de 2,50 m no Canal, referido à leitura da régua de Guaíra na marca 1,71 m, correspondente ao nível d'água de 220,15 m.

- 3 - Segmentos navegáveis com formações de baixios.

Nos passos conhecidos como baixios, abaixo identificados, onde há ocorrência de bancos de areia, com deslocamentos aleatórios, o comandante da embarcação deverá tomar precauções adicionais com relação às posições efetivas do canal de navegação.

Nota:

I - As informações relativas às leituras das réguas poderão ser obtidas junto ao Departamento de Operações do Sistema, da Itaipu Binacional.

II - Localização dos Postos Limnimétricos:

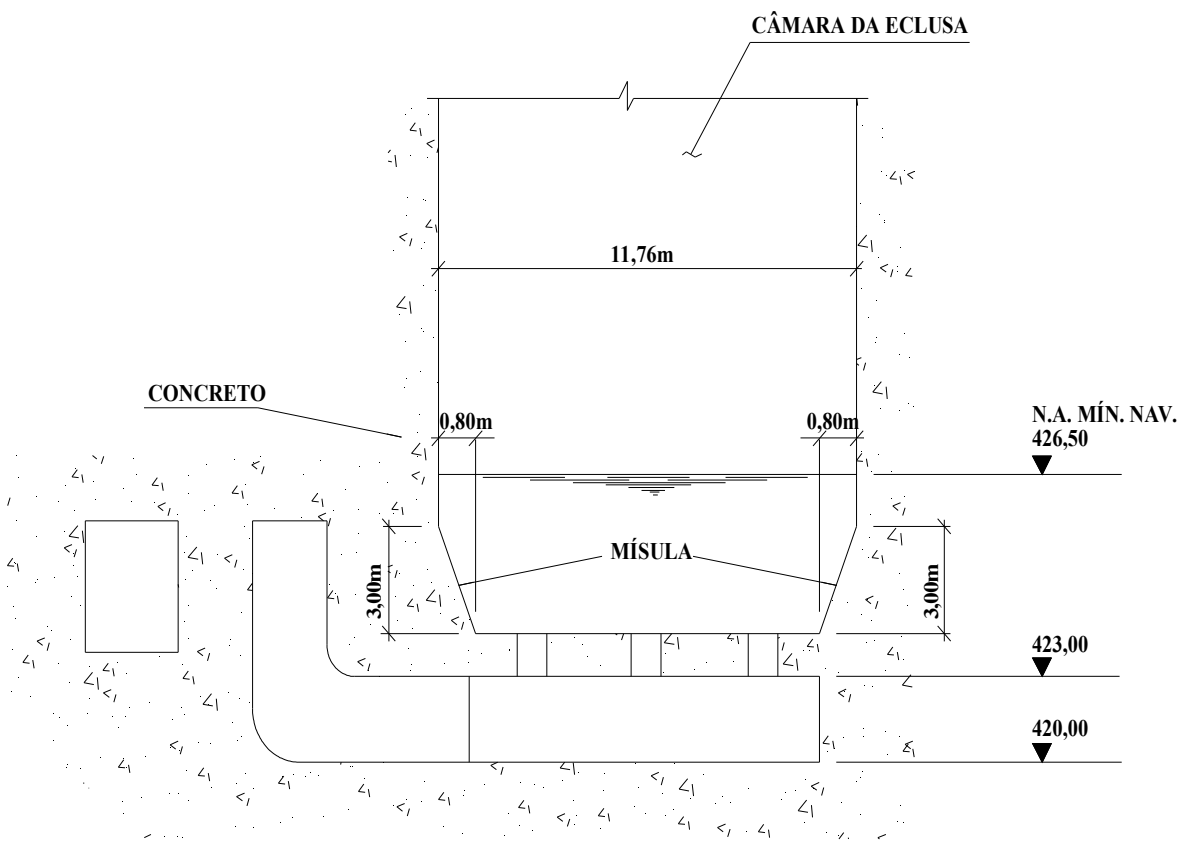
Posto	Localização
Guaíra	PK - 2119
Caiuá	PK - 2230
São José	PK - 2320
Porto Primavera	PK - 2348

III - Localização de Baixios

	Baixio	Localização
01	Ilha Peruzzi	BB - 10 a BB - 12
02	Morumbi	BB - 19 a BE - 21
03	Don Carlos	BE - 23 a BB - 20
04	Amambaí (Canal Oeste)	BE - 01 Ilha Triângulo - Porto Caiuá
05	Rio Ivaí (Canal Leste)	BB - 48 a BB - 54
06	Barra Sul Ivinhema	Porto Caiuá PK - 2230 a BE - 31
07	Barra Norte Ivinhema	PK - 2260 a BB - 58
08	Porto Floresta	Travessia Ilha das Carmilianos- Porto Floresta
09	Ilha Carioca	Ao longo da Ilha Carioca

APÊNDICE III

“Desenho da Mísula Estrutural da Eclusa de Barra Bonita.”



APÊNDICE IV

“Instruções Operacionais para Navegação em Trecho Restrito, Trecho Crítico e Passos com Restrição.”

1 - Procedimentos a serem adotados nos trechos restritos por todas embarcações que demandem esses trechos (Regra 09 Alínea F do RIPEAM).

a) A embarcação ao se aproximar de trecho restrito, citado no APÊNDICE I, deverá fazer a chamada geral no canal 16 VHF, a pelo menos 1.000 metros do mesmo, identificar-se, informar o sentido para a qual está navegando, especificando onde se encontra, que tipo de embarcação é (exemplo: chamada geral/chamada geral aqui empurrador “Mary Lou”, descendo ou subindo o rio, em sentido ao KM ou boia 64 do reservatório “tal”, em comboio tipo Duplo Tietê carregado ou vazio, cambio);

b) A embarcação que interceptar a chamada e estiver vindo em sentido contrário deverá atender o chamado, identificar-se, divulgar suas características (exemplo: comboio tipo duplo-tietê chatas carregadas ou vazias, escoteiro, etc) como segue: “Aqui empurrador Zeus, ciente, estou subindo o rio em comboio Tipo Tietê, carregado, a 1.000 metros do KM 52, câmbio”);

c) Quando uma mensagem não for compreendida, aquela embarcação que não compreender a mensagem pedirá a embarcação transmissora que repita a mensagem (Exemplo: “Aqui “Mary Lou”, repita, câmbio”);

d) Os sinais sonoros a serem usados pelas embarcações que se aproximarem dos trechos restritos são aqueles previstos na Regra 34 alínea E do RIPEAM (durante o percurso a embarcação dará um apito longo em intervalo não superior a 02 minutos);

e) A embarcação que estiver navegando num trecho restrito deverá se manter tão próxima quanto possível e seguro da margem que estiver a seu boreste (Regra 09 alínea A do RIPEAM); e

f) Os trechos restritos constam no APÊNDICE I.

2 - Procedimentos a serem observados nos trechos críticos por todas embarcações que demandem esses trechos

Nos trechos críticos, além dos procedimentos descritos no item 1 destas instruções, deverão, também, ser adotados os seguintes:

a) A embarcação que estiver com preferência informa que tem a preferência, que está procedendo normalmente em seu rumo (informa para onde e em que sentido está navegando) e solicita que a outra embarcação lhe dê passagem (exemplo: “Aqui “Mary

Lou”, tenho a preferência, estou procedendo rio abaixo em direção ao KM 64, solicito passagem, câmbio”);

b) A embarcação que for obrigada a ceder passagem terá que confirmar que recebeu a mensagem com as intenções do outro comboio e informar que dará a passagem, pairando sob máquinas ou permanecendo amarrada num “PE” (Exemplo: “Aqui Zeus, ciente, aguardarei sua passagem pairando sob máquinas na altura do KM 51 e meio. Câmbio”);

c) A embarcação com preferência informará que recebeu a mensagem. (Exemplo: “Aqui “Mary Lou”, ciente é só”);

d) A ordem de preferência entre as embarcações é a seguinte:

- Comboio tipo Duplo-Tietê vazio;
- Comboio tipo Duplo-Tietê carregado;
- Comboio tipo Tietê vazio;
- Comboio tipo Tietê carregado;
- Comboio com 2 chatas vazias em paralelo;
- Comboio com 2 chatas carregadas em paralelo;
- Comboio com 1 chata vazia;
- Comboio com 1 chata carregada;
- Embarcação escoteira;

Observação: a preferência entre comboios semelhantes será do que estiver descendo o rio; e

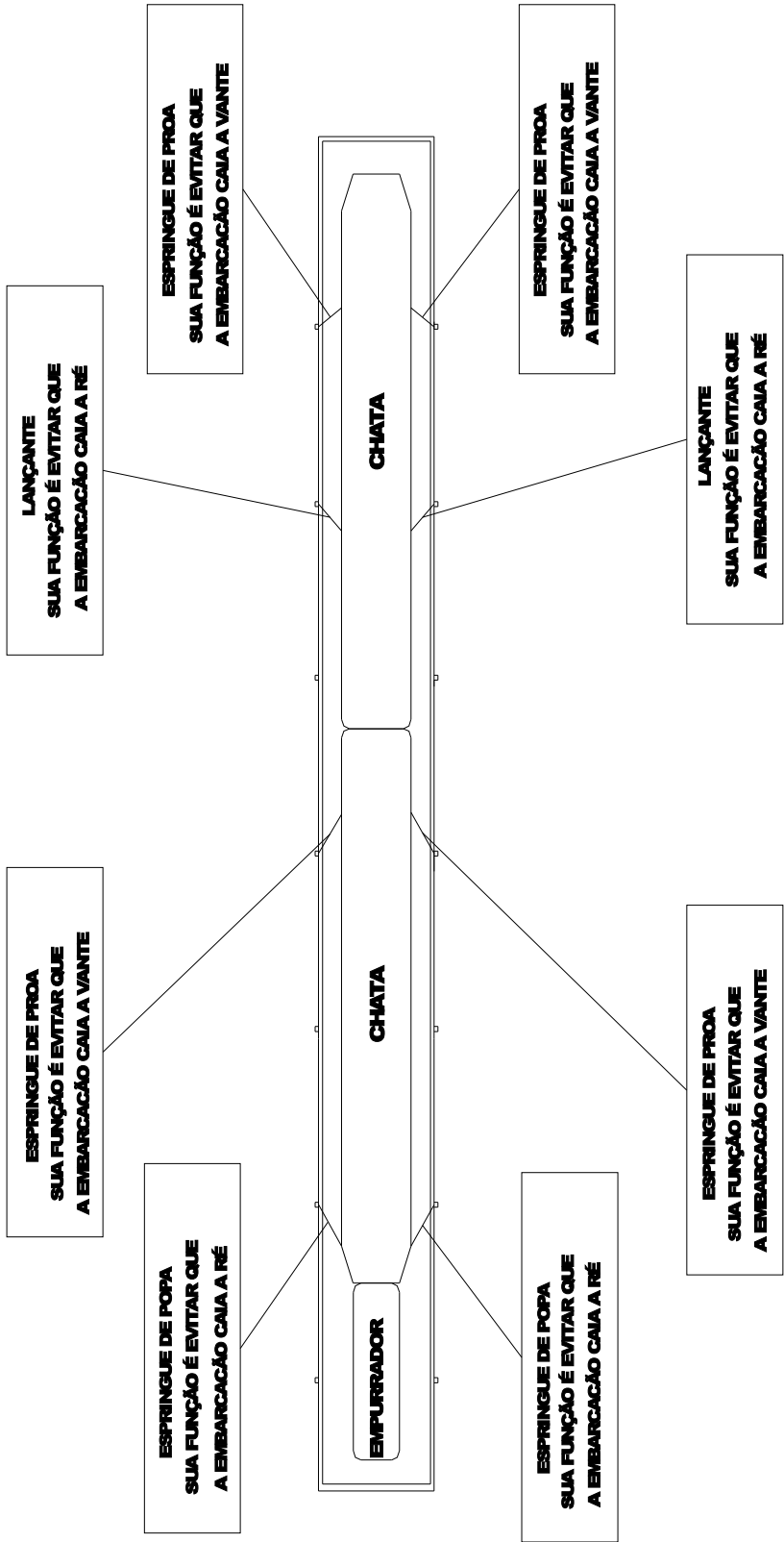
e) Os trechos críticos constam no APÊNDICE I e neles não poderá haver cruzamento de comboio tipo Duplo-Tietê com outra embarcação.

3 - Passos com restrição:

As embarcações que forem efetuar a transposição dos passos com restrição, devem previamente, consultar as Portarias ou Aviso aos Navegantes da Marinha, em vigência, verificar os Níveis de água registrados nos Postos Limnimétricos, bem como atentar para os locais sujeitos a formação de baixios.

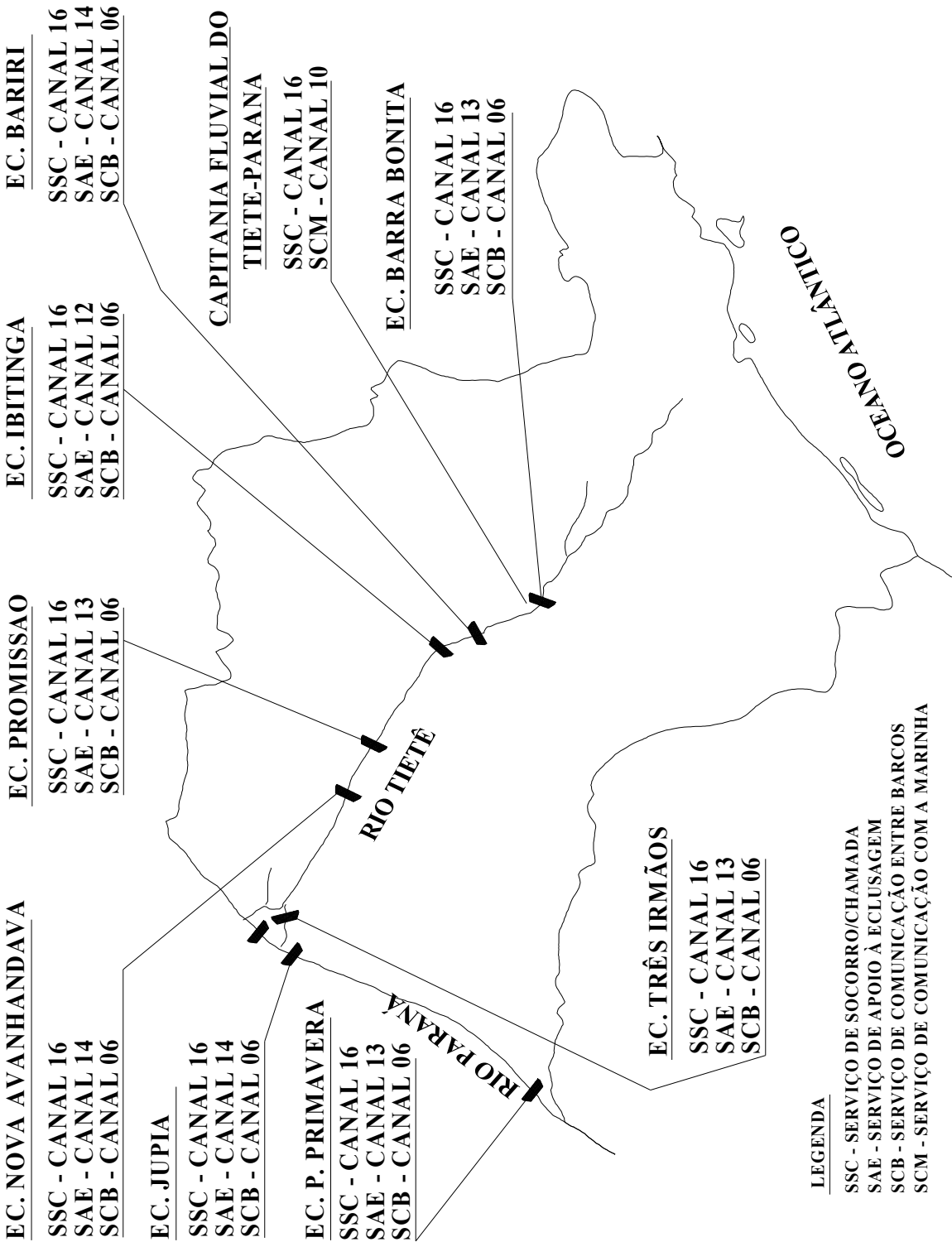
APÊNDICE V

“Amarração no Interior da Eclusa. Espias e Suas Funções.”



APÊNDICE VI

“Canais para Comunicação”



APÊNDICE VII

“Fraseologia Padrão”

ESQUEMA DE COMUNICAÇÃO ENTRE ECLUSA E EMBARCAÇÃO

EMITENTE	CANAL	FRASEOLOGIA PADRÃO
COMANDANTE	16	Atenção! Atenção! operador da Eclusa Ibatinga Aqui Empurrador Sírius, Comandante, Câmbio!
OPERADOR	16	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibatinga, operador, na escuta Vamos ao canal 12, Câmbio!
COMANDANTE	16	Eclusa Ibatinga, aqui Empurrador Sírius, Passando para o canal 12 Câmbio!
OPERADOR	12	Atenção! Atenção..... Empurrador Sírius, Comandante aqui Eclusa Ibatinga chamando Câmbio!
COMANDANTE	12	Eclusa Ibatinga, aqui empurrador Sírius, estou no ponto de comunicação obrigatória, a montante, e me preparando para eclusar. Câmbio!
OPERADOR	12	Eclusa Ibatinga, aqui Empurrador Sírius, a velocidade do vento é, com direção Câmbio!
COMANDANTE	12	Eclusa Ibatinga, aqui Empurrador Sírius, Copiado velocidade do vento é, com direção Tenho condições de eclusar. Câmbio!

OPERADOR	12	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibitinga, Necessito de alguns dados de seu comboio Nome e prefixo da embarcação Empresa Quantidade de chatas Tipo de carga Tonelagem O comboio/embarcação atende aos requisitos de segurança para eclusagem? Câmbio!
COMANDANTE	12	Eclusa Ibitinga, aqui Empurrador Sírius, O nome da embarcação é prefixo da embarcação Empresa Quantidade de chatas Tipo de carga Tonelagem O comboio/embarcação atende aos requisitos de segurança para eclusagem. Câmbio!
OPERADOR	12	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibitinga, Atenção para o início da eclusagem. Aguarde instruções no ponto de parada obrigatória. Câmbio!
COMANDANTE	12	Eclusa Ibitinga, aqui Empurrador Sírius, farei nova chamada no P.P.O, retornando ao canal 16 Câmbio!
Operador da Eclusa passa o rádio para o Canal 16		
OPERADOR	16	Atenção! Atenção! Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibitinga,
COMANDANTE	16	Eclusa Ibitinga, aqui empurrador Sírius, Câmbio!
OPERADOR	16	Empurrador Sírius, Vamos ao canal 12. Câmbio!

COMANDANTE	16	Eclusa Ibatinga, aqui empurrador Sírius, Passando ao canal 12. Câmbio!
OPERADOR	12	Empurrador Sírius, Eclusa de Ibatinga liberada, favor iniciar aproximação. Câmbio!
COMANDANTE	12	Eclusa Ibatinga, aqui empurrador Sírius, Ciente, estou iniciando procedimento de aproximação Câmbio!
OPERADOR	12	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibatinga, Retornando ao canal 16 Câmbio!
COMANDANTE	12	Eclusa Ibatinga, empurrador Sírius retornando ao canal 16. Câmbio!
OPERADOR	16	Atenção! Atenção ! Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibatinga chamando. Câmbio!
COMANDANTE	16	Eclusa Ibatinga, aqui empurrador Sírius. Câmbio!
OPERADOR	16	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibatinga, Vamos ao canal 12. Câmbio!
COMANDANTE	16	Eclusa Ibatinga, aqui empurrador Sírius. Passando para o canal 12, Câmbio!
OPERADOR	12	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibatinga, Solicito corrigir as amarrações de sua embarcação e orientar seus tripulantes para o uso do colete salva vidas. Câmbio!
COMANDANTE	12	Eclusa Ibatinga, aqui empurrador Sírius. Vou corrigir as amarras e orientar meu pessoal Retorno ao canal 16. Câmbio!
OPERADOR	12	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibatinga, Retornando ao canal 16. Câmbio!
COMANDANTE	16	Atenção! Atenção! Eclusa Ibatinga, aqui empurrador Sírius, Câmbio!

OPERADOR	16	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibitinga, Vamos ao canal 12, entendido? Câmbio!
COMANDANTE	16	Eclusa Ibitinga, aqui empurrador Sírius, Passando para o canal 12 Câmbio!
OPERADOR	12	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibitinga, Amarração concluída. Câmbio!
COMANDANTE	12	Eclusa Ibitinga, aqui empurrador Sírius, Operação de eclusagem sendo iniciada, Voltando para o canal 16. Câmbio!
OPERADOR	12	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibitinga, Retornando ao canal 16, Câmbio!
COMANDANTE	16	Atenção!, Atenção! Eclusa Ibitinga, aqui empurrador Sírius, Vamos ao canal 12. Câmbio!
OPERADOR	16	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibitinga, Passando para o canal 12, Câmbio!
OPERADOR	12	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibitinga, Após os dois toques de sirene (longos) está autorizado a desatracar (desamarrar) e sair da câmara da Eclusa. Câmbio!
COMANDANTE	12	Eclusa Ibitinga, aqui empurrador Sírius. Ciente. Retornando ao canal 16, Câmbio!
OPERADOR	12	Empurrador Sírius, aqui Eclusa Ibitinga, Retornando ao canal 16, Desligo, Câmbio final!

APÊNDICE VIII

“Informações a serem fornecidas pelos Comandantes para eclusagem e passagem pelo canal Pereira Barreto”

Informações a serem fornecidas pelo Comandante da embarcação ao operador da eclusa ou ao coordenador de tráfego
--

I - Carga/passageiros - tipo, quantidade e número.

II - Porto de origem e data de saída.

III - Porto de destino e previsão de chegada. (*)

IV - Nome do Comandante da embarcação e categoria.

V - Nome, calado, boca e comprimento das embarcações que compõem o comboio.

VI - Informar ao operador que a embarcação atende as condições operacionais e de segurança conforme previsto nas Normas de Tráfego nas Eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e Seus Canais.

VII - Fatos relevantes ocorridos durante o percurso dignos de registro, tais como colisões em boias, pilares de pontes, em outras embarcações, etc.

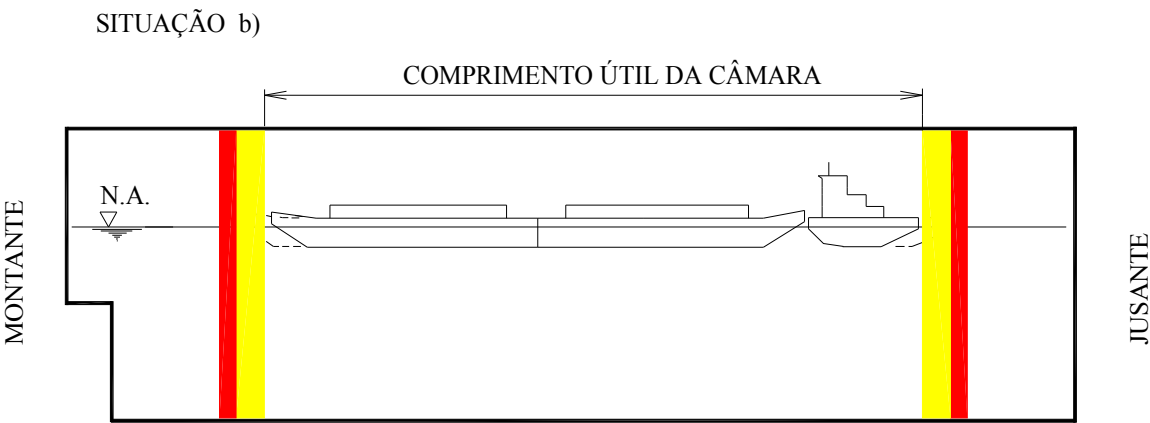
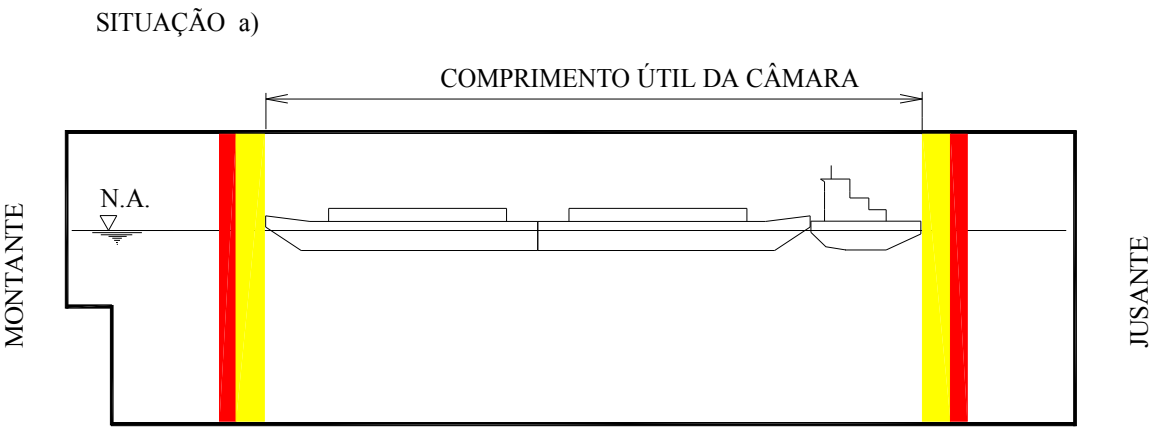
VIII - Nome da Empresa de Navegação que opera comercialmente a embarcação.

(*) OBS.: As embarcações de transporte de passageiro (turismo) estão dispensadas de informar o referido item.

APÊNDICE IX

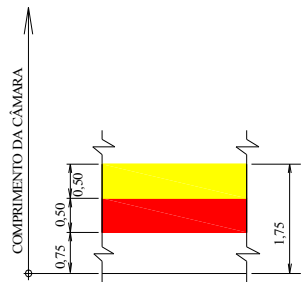
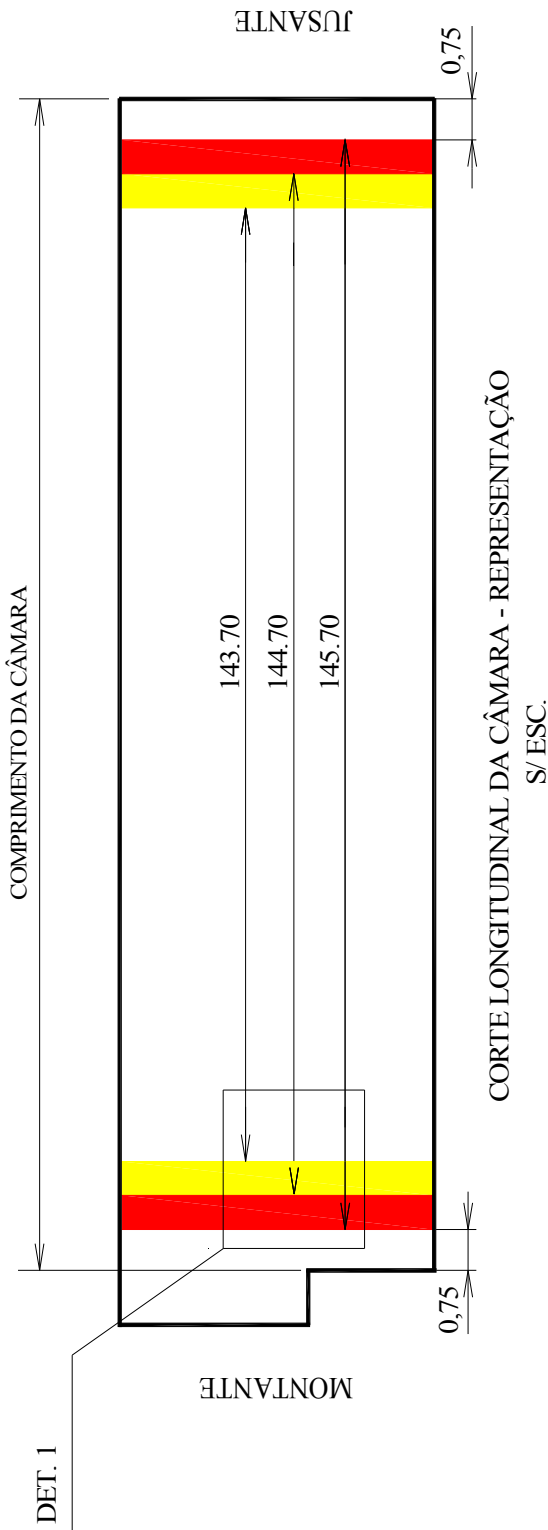
“Medidas de Segurança para Eclusagem de Embarcações”
POSICIONAMENTO DOS COMBOIOS NO INTERIOR DAS
CÂMARAS DAS ECLUSAS

POSICIONAMENTO DOS COMBOIOS NAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



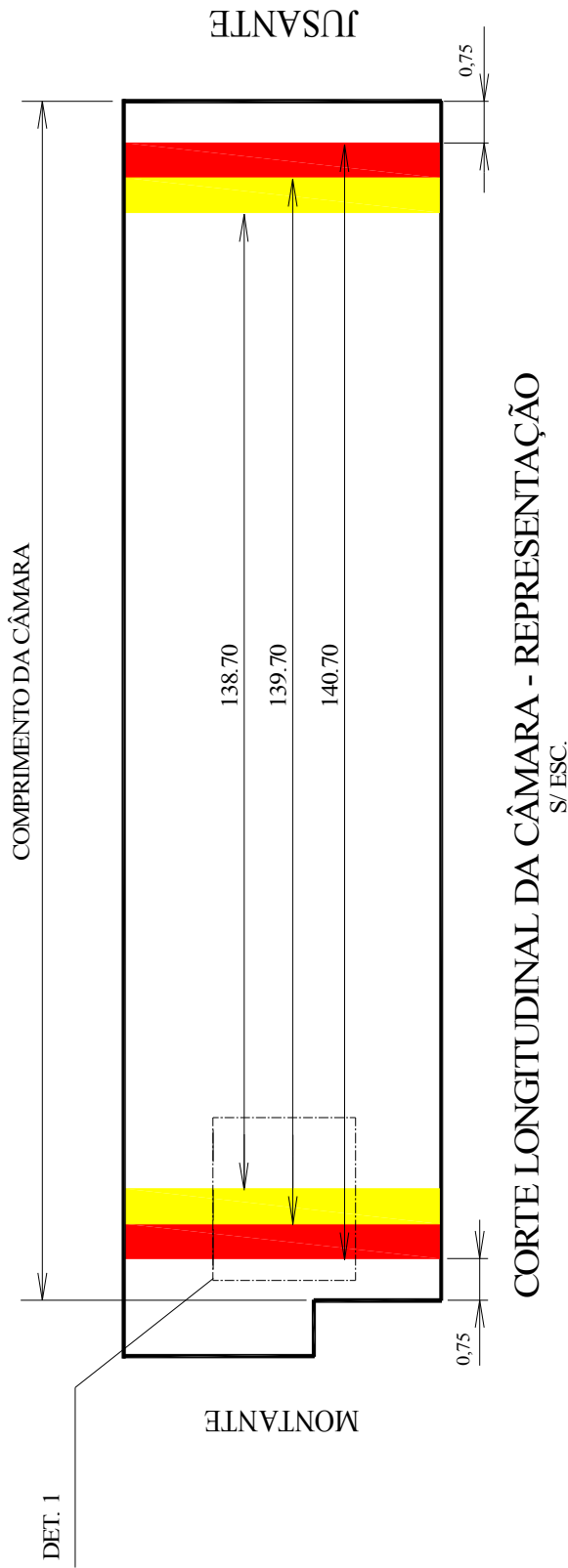
CORTE LONGITUDINAL DA CÂMARA - REPRESENTAÇÃO

ECLUSA DE BARRA BONITA
MEDIDAS ENTRE FAIXAS DE SEGURANÇA
DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS

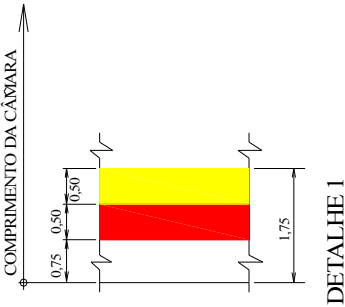


DETALHE 1

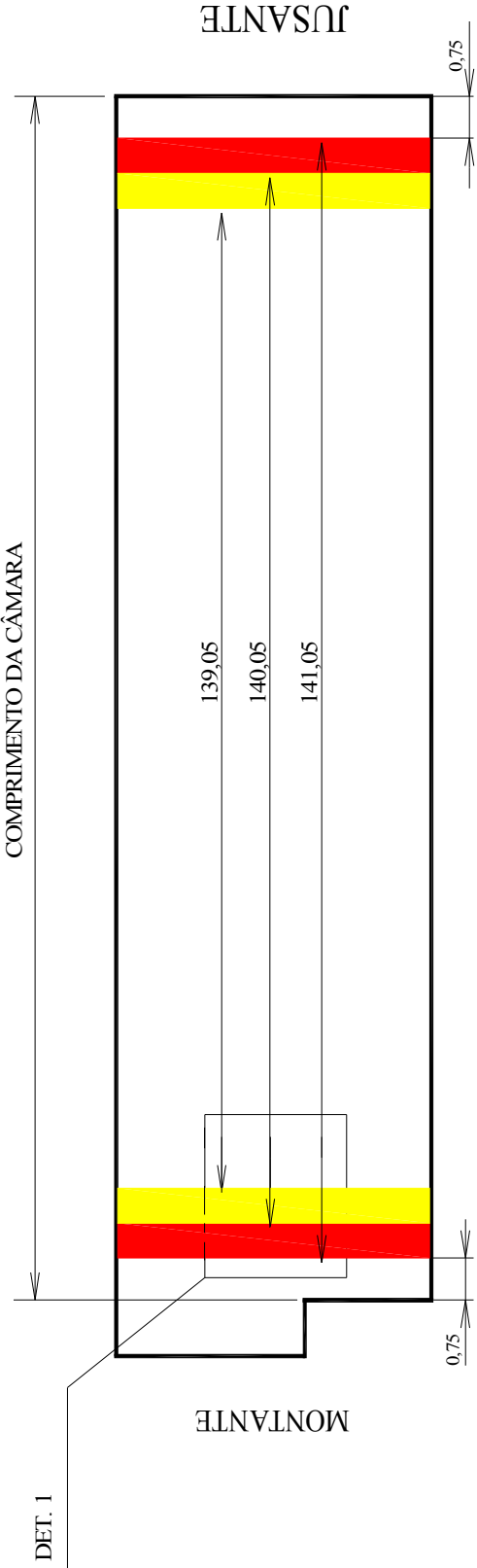
ECLUSA DE BARIRI
MEDIDAS ENTRE FAIXAS DE SEGURANÇA
DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



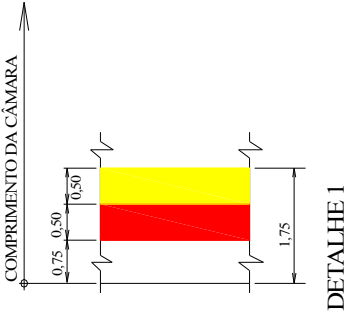
CORTE LONGITUDINAL DA CÂMARA - REPRESENTAÇÃO
S/ ESC.



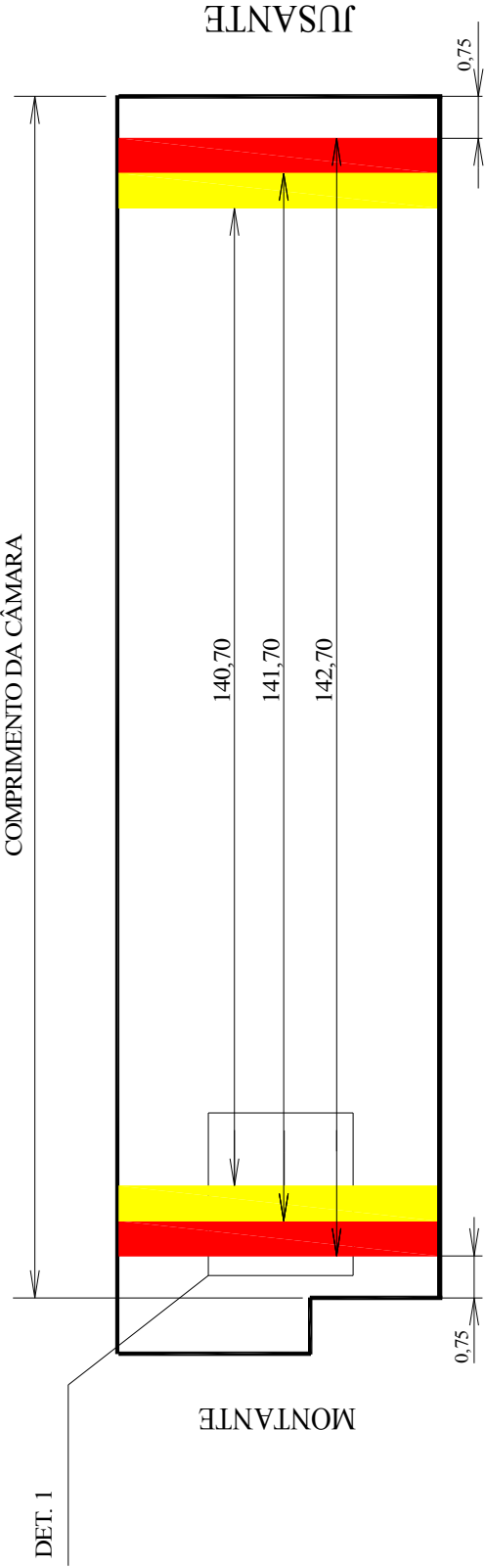
ECLUSA DE IBITINGA
MEDIDAS ENTRE FAIXAS DE SEGURANÇA
DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



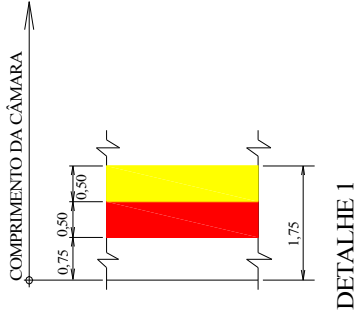
CORTE LONGITUDINAL DA CÂMARA - REPRESENTAÇÃO
S/ ESC.



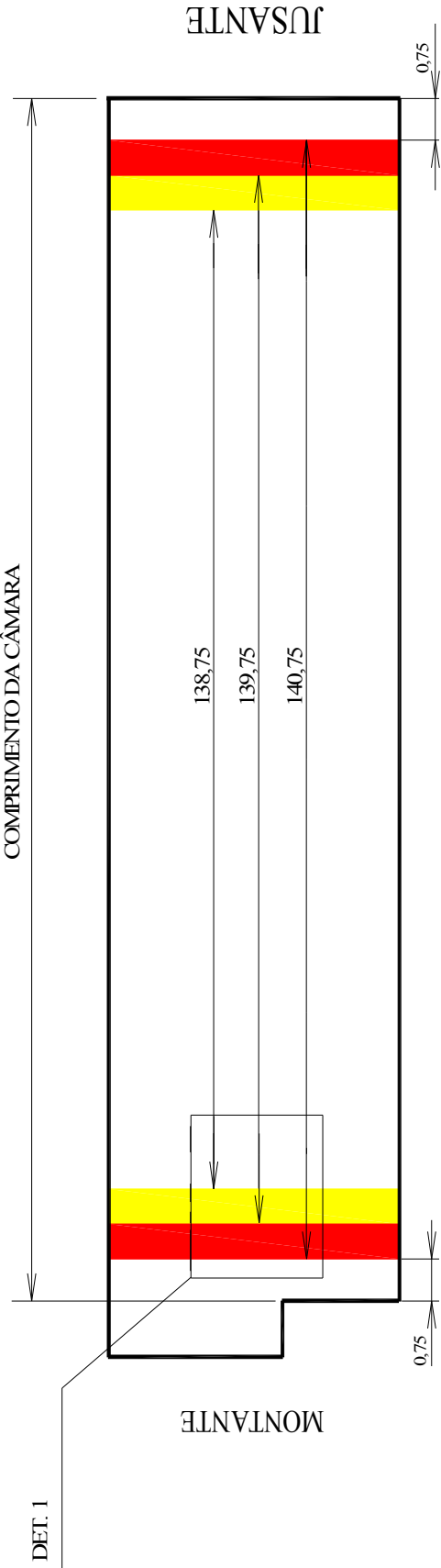
ECLUSA DE PROMISSÃO
MEDIDAS ENTRE FAIXAS DE SEGURANÇA
DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



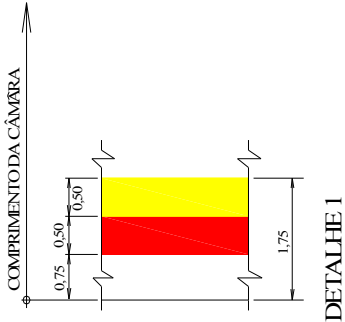
CORTE LONGITUDINAL DA CÂMARA - REPRESENTAÇÃO
S/ ESC.



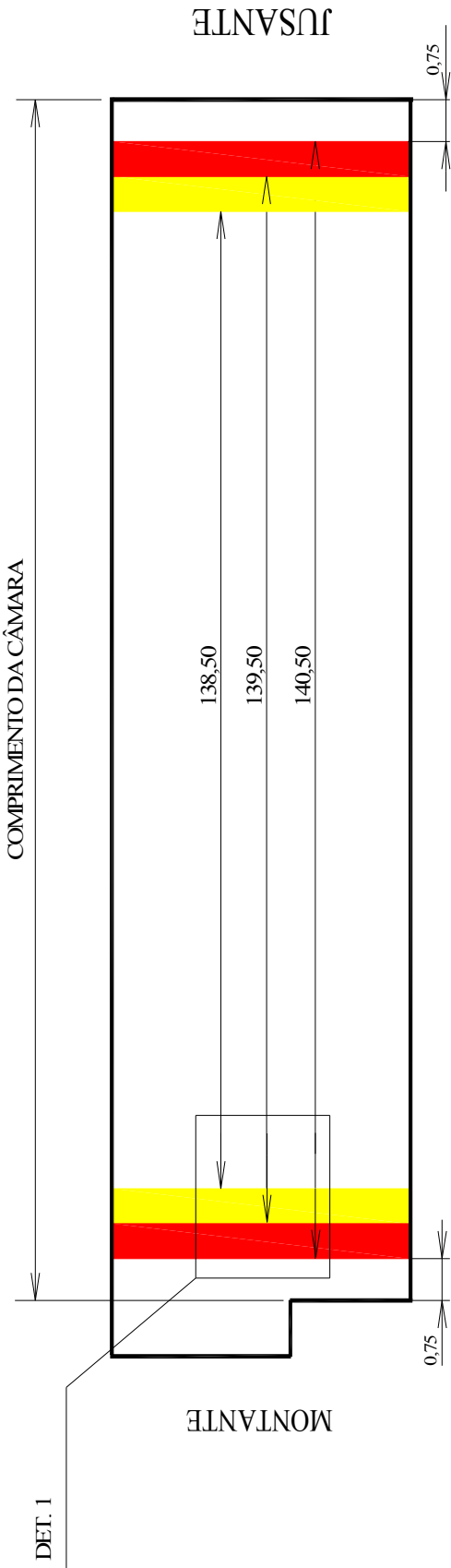
ECLUSA DE NOVA AVANHANDAVA SUPERIOR
MEDIDAS ENTRE FAIXAS DE SEGURANÇA
DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



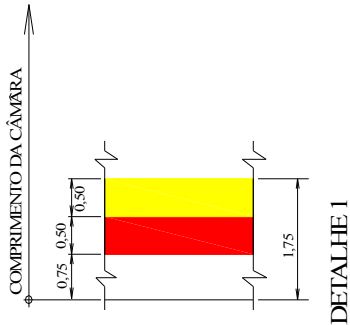
CORTE LONGITUDINAL DA CÂMARA - REPRESENTAÇÃO
S/ ESC.



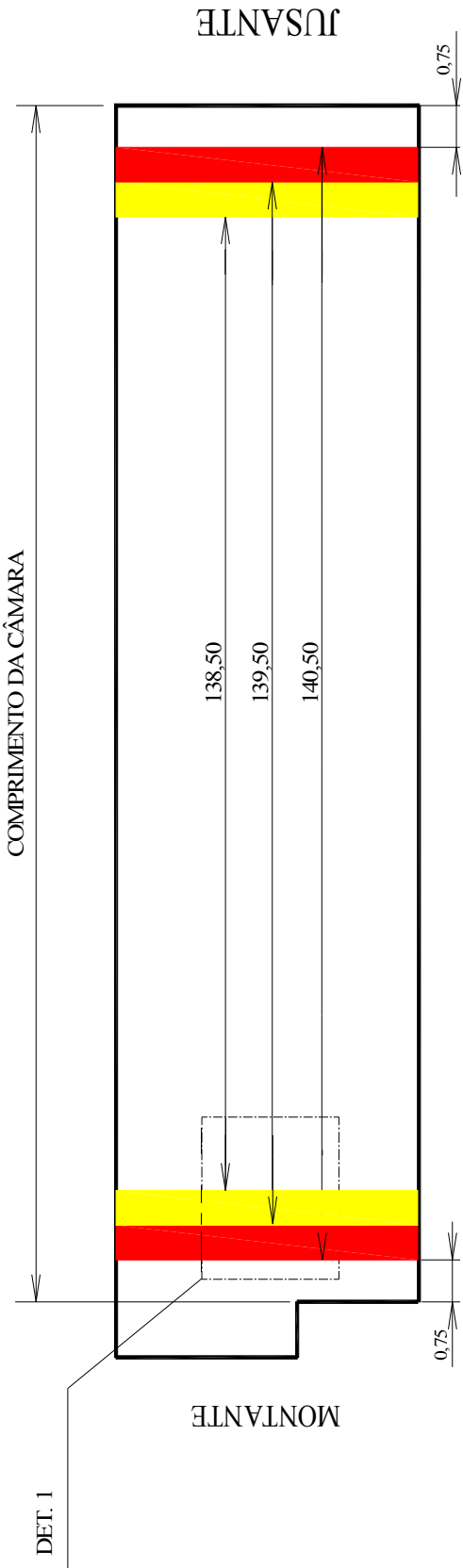
ECLUSA DE NOVA AVANHANDAVA INFERIOR
MEDIDAS ENTRE FAIXAS DE SEGURANÇA
DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



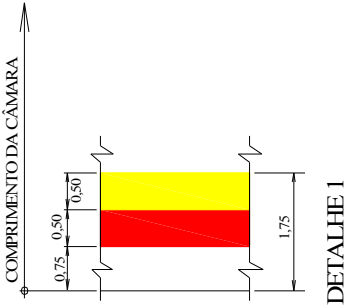
CORTE LONGITUDINAL DA CÂMARA - REPRESENTAÇÃO
S/ ESC.



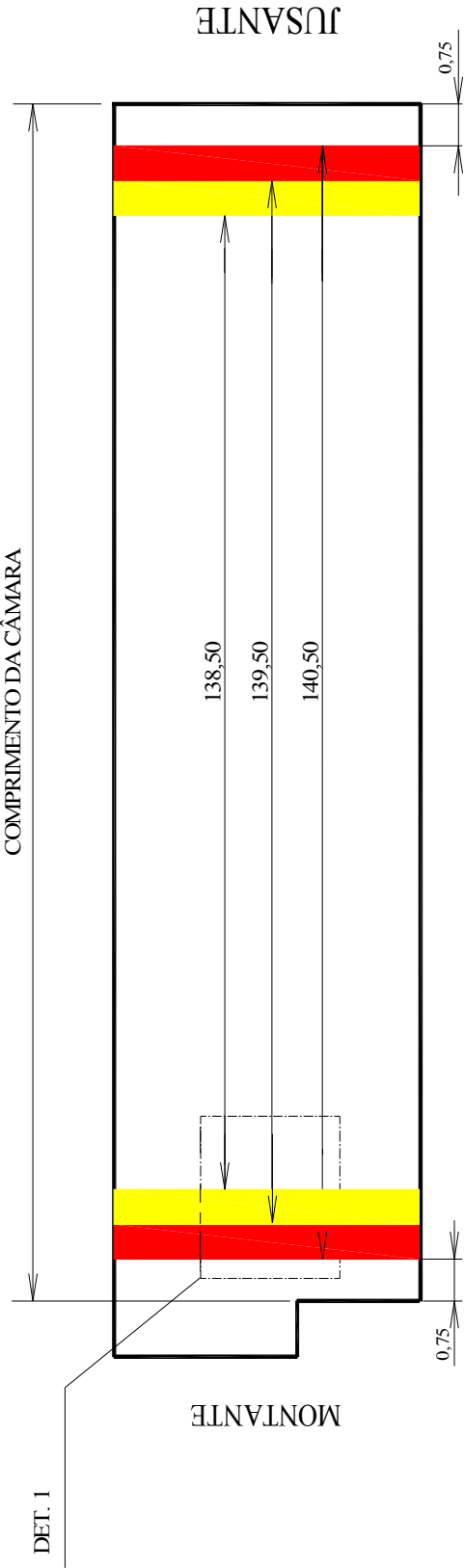
ECLUSA DE TRÊS IRMÃOS - SUPERIOR
MEDIDAS ENTRE FAIXAS DE SEGURANÇA
DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



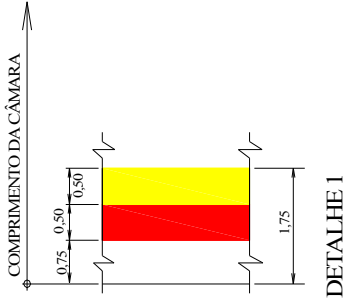
CORTE LONGITUDINAL DA CÂMARA - REPRESENTAÇÃO S/ ESC.



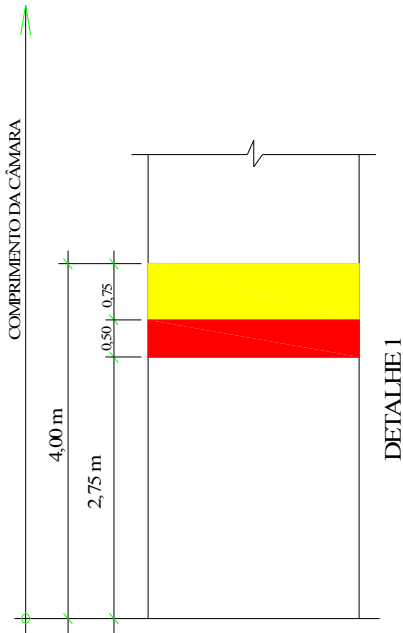
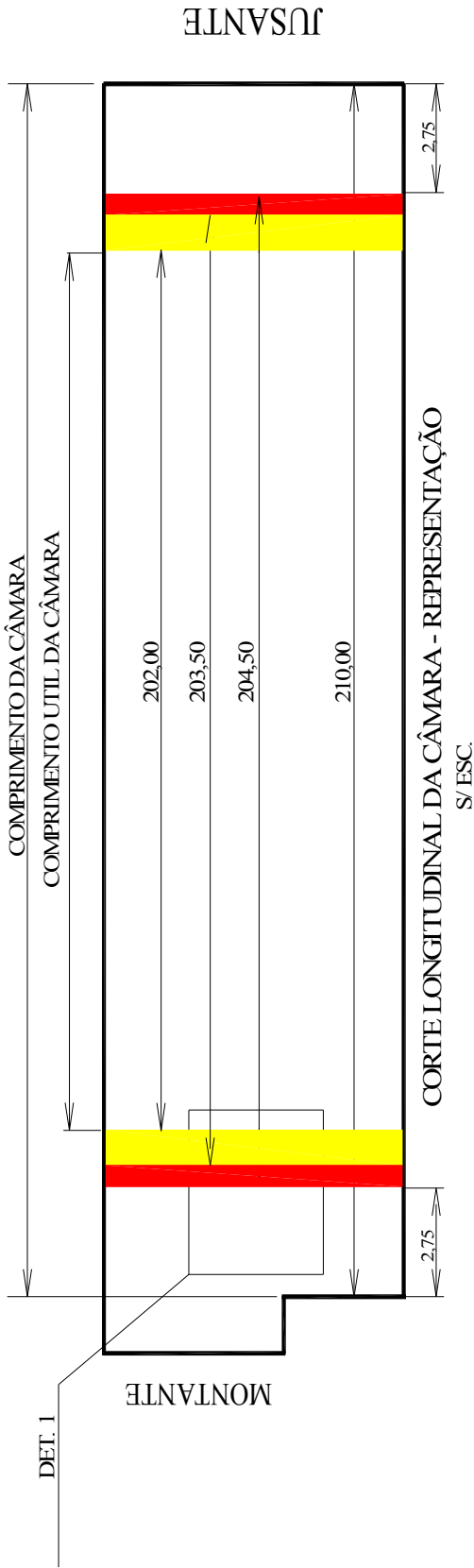
ECLUSA DE TRÊS IRMÃOS - INFERIOR
MEDIDAS ENTRE FAIXAS DE SEGURANÇA
DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



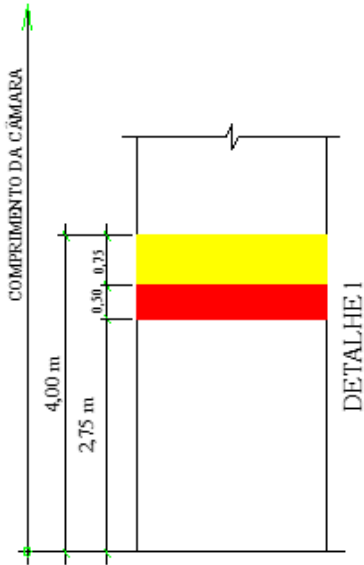
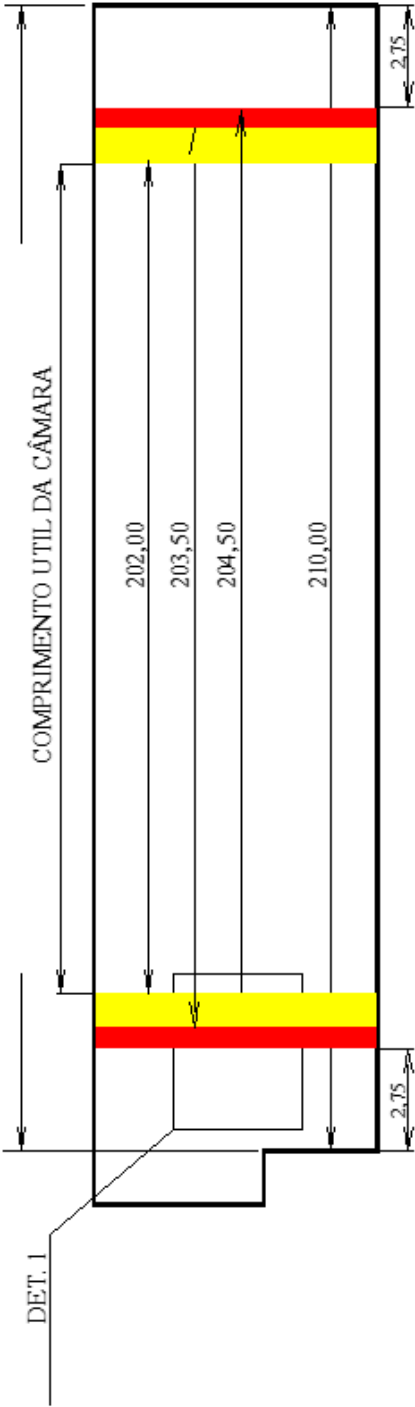
CORTE LONGITUDINAL DA CÂMARA - REPRESENTAÇÃO
S/ ESC.



ECLUSA DE JUPIÁ
MEDIDAS ENTRE FAIXAS DE SEGURANÇA
DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



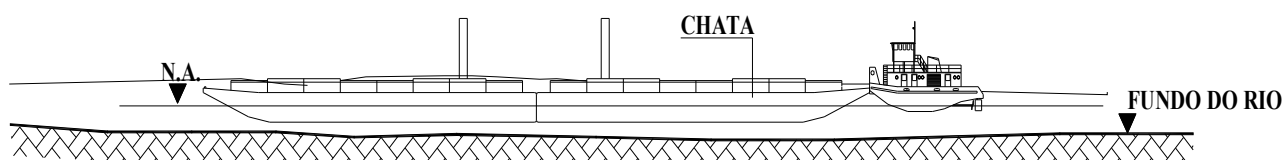
ECLUSA DE PORTO PRIMAVERA
MEDIDAS ENTRE FAIXAS DE SEGURANÇA
DAS CÂMARAS DAS ECLUSAS



APÊNDICE X

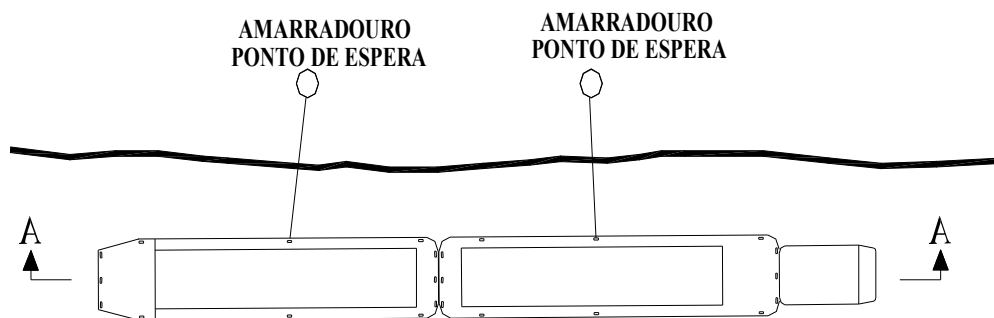
“Procedimentos para uso de Pontos de Espera (P.E.)”

1 - BOIA LATERAL COM AMARRAÇÃO NAS MARGENS



CORTE A - A (TÍPICO)

S/ ESC.



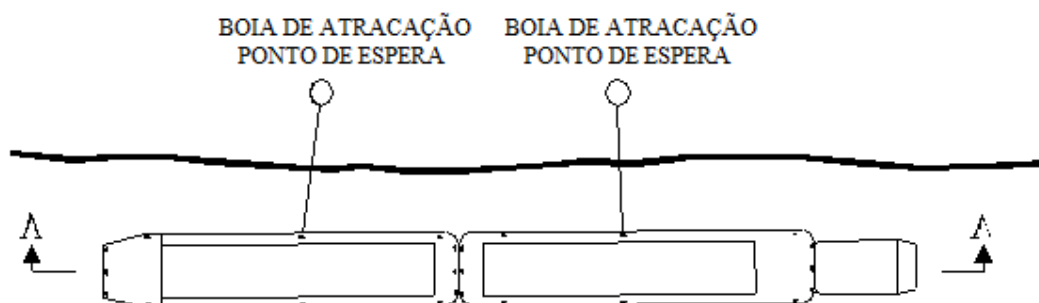
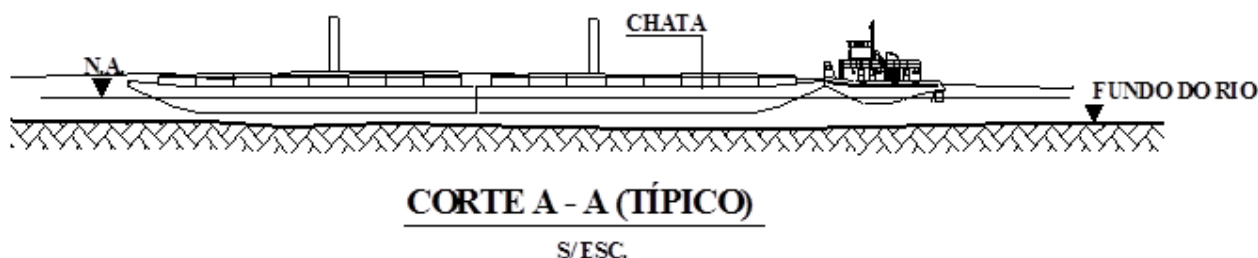
DETALHE 1

PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DE ACOSTAGEM/AMARRAÇÃO

- 1 - Diminuir a velocidade do comboio para aproximação e acostagem junto as margens;
- 2 - Parada total;
- 3 - Amarração nas estacas de madeira localizadas nas margens; e
- 4 - É fundamental a amarração nas 2 (duas) estacas.

Qualquer ocorrência/avaria verificada nos pontos de espera deve ser comunicada ao DH através da Folha de Avaliação de Sinalização na Hidrovia Tietê-Paraná (FAZ).

1 - BOIA DE ATRACAÇÃO



PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DE ACOSTAGEM/AMARRAÇÃO

- 1 - Diminuir a velocidade do comboio para aproximação e acostagem junto as margens;
- 2 - Parada total;
- 3 - Içamento dos 2 (dois) cabos flutuantes, presos as boias de atracação, os quais devem ser amarrados um cabo em cada extremidade da embarcação (devem ser utilizados os dois cabos); e
- 4 - Acostagem lateral paralela as boias de tal maneira que o deslocamento da embarcação devido ao vento, não venha abalroar as referidas boias.

Qualquer ocorrência/avaria verificada nos pontos de espera deve ser comunicada ao DH através da Folha de Avaliação de Sinalização na Hidrovia Tietê-Paraná (FAZ).

2 - BOIA TIPO TORRE

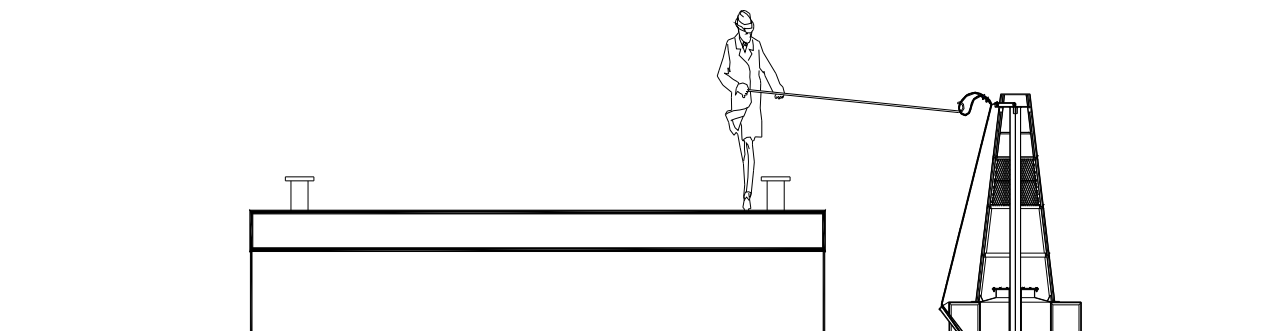
Objetivo

Atendendo a solicitação dos usuários quanto às dificuldades encontradas quando da atracação nos Pontos de Espera – PE, principalmente com as chatas vazias, o Departamento Hidroviário iniciou programa de substituição do sistema atual por boias tipo torre, a qual possui sistema de amarração retrátil, com torre de 4,00 m de altura acima da linha d'água. Entretanto, para seu perfeito funcionamento é fundamental que as tripulações cumpram os procedimentos a seguir descritos:

Procedimentos para uso

As embarcações que demandem os pontos de espera, dotados de boias do tipo torre, deverão proceder da seguinte forma:

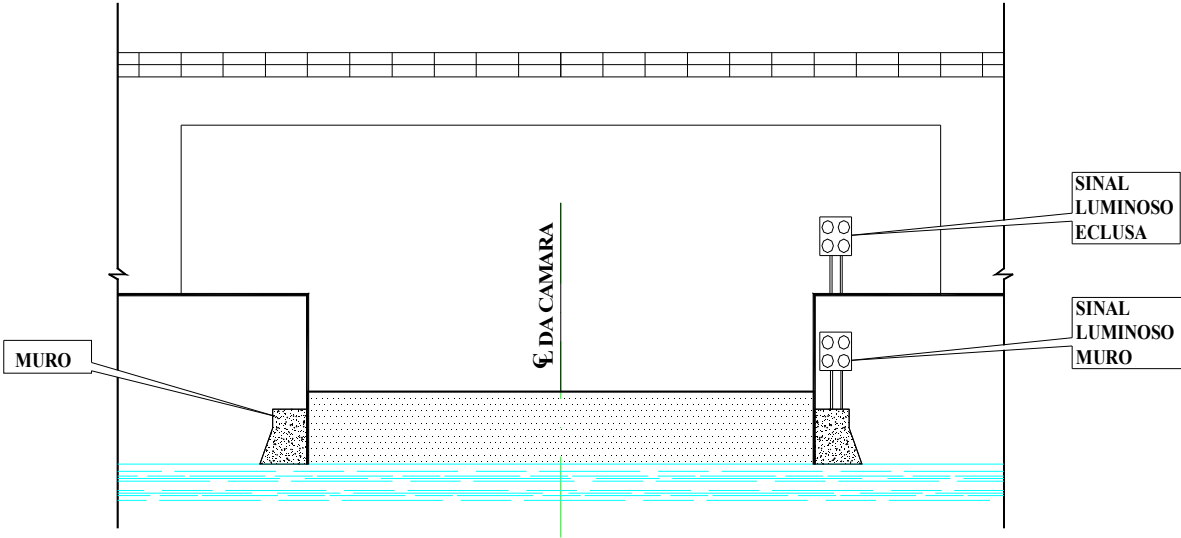
1 - Aproximar-se do PE em velocidade reduzida, pairando sob máquina, sem abalroar a boia, de maneira que a tripulação tenha condições de puxar a argola do cabo de aço existente no topo da mesma, se necessário com auxílio de “croque”.



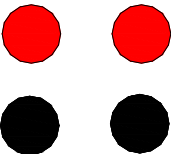
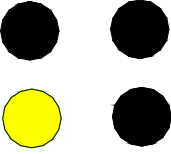
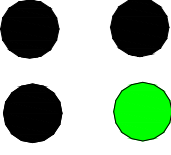
APÊNDICE XI

“Sinalização Luminosa na Aproximação das Eclusas”

ECLUSA TIPO



LEGENDA

SINALIZAÇÃO ÓTICA	MURO GUIA	ECLUSA
	FORA DE OPERAÇÃO	FORA DE OPERAÇÃO
	AGUARDAR AUTORIZAÇÃO PARA ACOSTAR	AGUARDAR AUTORIZAÇÃO PARA ENTRAR NA CÂMARA
	AUTORIZADA A ACOSTAGEM	AUTORIZADA A ENTRADA

APÊNDICE XII

“Folha de Avaliação da Sinalização (FAS)”

N.º

(a ser preenchido pelo DH/DNIT)

DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO - DHN

CENTRO DE SINALIZAÇÃO Náutica e Reparos Alm. Moraes Rego

DH - Departamento Hidroviário

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Com propósito de aprimorar a qualidade dos nossos serviços, solicitamos ao (s) Sr(s) comandante / mestre de embarcação, navegado na Hidrovia Tietê-Paraná, preencher (em) esta FAS e entregar ao operador da eclusa mais próxima da ocorrência.

1 - Nome do Comandante: _____

2 - Nome da embarcação: _____

3 - Nome da empresa: _____

4 - Data: _____

5 - Tipo de ocorrência: _____

Colocar o(s) número(s) boia(s) e/ou baliza(s) de margem e marcar um “X” no quadro que corresponda a ocorrência observada.

Caso sejam verificadas outras irregularidades além dessas, preencher o item “outros”.

		OCORRÊNCIA			
SINAL	NÚMERO	FORA DE LUGAR	AMASSADA	FALTANDO	RESERVATÓRIO
BOIAS					
BOIAS					
BOIAS					

OUTROS:

6 - Sugestões para melhorar a sinalização da Hidrovia: _____

Boias amarelas a montante do canal de acesso à eclusa	Boia cega verde – BB-04 – KM 2	Placa fixa amarela sobre o entroncamento à montante da garagem de espera	Dolphins de amarração ou pontos de amarração canal de acesso a eclusa (Ilha Bananal)	PORTO PRIMAVERA
Boias cegas amarelas nos. 01 e 02 - KM 1	Boia cega encarnada no. 07 – KM 7	Placa fixa amarela sobre doflim na entrada do canal de acesso	Boia cega encarnada 197ª	JUPIÁ
Boias cegas amarelas nos. 03 e 04 - KM 36	Boia cega encarnada no. 35 – KM 33,1 (Rio S. José dos Dourados)	Boias amarelas nos. 01 e 02 – KM 26,4	Boia cega encarnada no. 01 – KM 22,3	CANAL PEREIRA BARRETO
Boias cegas amarelas nos. 01 e 02 - KM 0,5	Boia cega verde no. 08 – KM 6	Baliza fixa amarela no. B-01 – margem esquerda – KM 29,5	Boia cega encarnada no. 49 – 26,3	TRÊS IRMÃOS
Boias cegas amarelas nos. 01 e 02 - KM 0,5	Boia cega verde no. 06 – KM 6,6	Boias amarelas nos. 03 e 04 – KM 134,6	Boia cega encarnada no. 149 – KM 130,2	NOVA AVANHANDAVA
Boias amarelas nos. 01 e 02 - KM 0,6	Boia cega encarnada no. 05 – KM 5,3	Boias amarelas nos. 03 e 04 – KM 48	Boia cega encarnada no. 67 – KM 44,8	PROMISSÃO
Baliza fixa amarela no. B02 e boia cega amarela nº 01 - KM 1	Boia cega verde no. 06 – KM 6,1	Boias amarelas nos. 03 e 04 – KM 104,9	Boia cega verde no. 98 – KM 100,6	IBITINGA
Boias amarelas nos. 01 e 02 - KM 1	Boia cega verde no. 08ª – KM 5	Baliza fixa amarela no. B-01 – margem esquerda – KM 71,7	Baliza fixa no. B-08 – margem direita - KM 65,7	BARIRI
Boias amarelas nos. 01 e 02 - KM 0,5	Baliza fixa no. B-08 – margem direita – KM 6	Baliza fixa amarela no. 24ª – margem direita – KM 58,7	Boia cega verde no. 34B – KM 54,0	BARRA BONITA
PONTO DE PARADA OBRIGATÓRIA - PPO	PONTO DE COMUNICAÇÃO OBRIGATÓRIA – PCO	PONTO DE PARADA OBRIGATÓRIA – PPO	PONTO DE COMUNICAÇÃO OBRIGATÓRIA – PCO	ECLUSA
MONTANTE		JUSANTE		

APÊNDICE XIII

“Referência dos Pontos de Comunicação e Parada Obrigatórios”

APÊNDICE XIII

“Referência dos Pontos de Comunicação e Parada Obrigatórios”

APÊNDICE XIV

“Procedimentos a serem Cumpridos pelos Operadores das Eclusas durante o Processo de Eclusagem do Comboio”

Após autorização ao comandante do comboio para iniciar a navegação na área de segurança o operador da eclusa deverá:

1 - Através do **Rádio VHF**:

- a) Transmitir ao comandante direção e intensidade dos ventos;
- b) Transmitir ao comandante nível jusante da eclusa;
- c) Questionar o comandante se as condições operacionais e de segurança do comboio estão em conformidade com as Normas;
- d) Informar que durante a entrada e saída de embarcações nas eclusas, os marinheiros não devem circular nas laterais das embarcações e permanecer em local abrigado; e
- e) Informar ao comandante do comboio que as manobras estão sendo gravadas pelo CFTV.

2 - Através do **CFTV**:

- a) Acompanhar, ininterruptamente, a aproximação, a eclusagem e a saída do comboio da eclusa, no trecho compreendido entre os PPO's, inclusive a rota efetuada pelo comboio quando da aproximação do muro guia;
- b) Acompanhar as passagens pelas portas;
- c) Inspeccionar o limite das faixas de segurança;
- d) Após a amarração do comboio, verificar os cabos de amarração, as defensas e quantidades, conforme procedimento citado no APÊNDICE V; e
- e) Verificar quanto ao uso de colete salva-vidas, dos tripulantes em faina de amarração.

3 - Caso seja constatada a ocorrência de acidentes, o operador deverá questionar o Comandante da embarcação sobre tal fato, comunicando imediatamente o COG, para orientações e providências cabíveis.

APÊNDICE XV

“Procedimentos para Aproximação em Pontes e Eclusas”

1 - Proteções de Pilares:

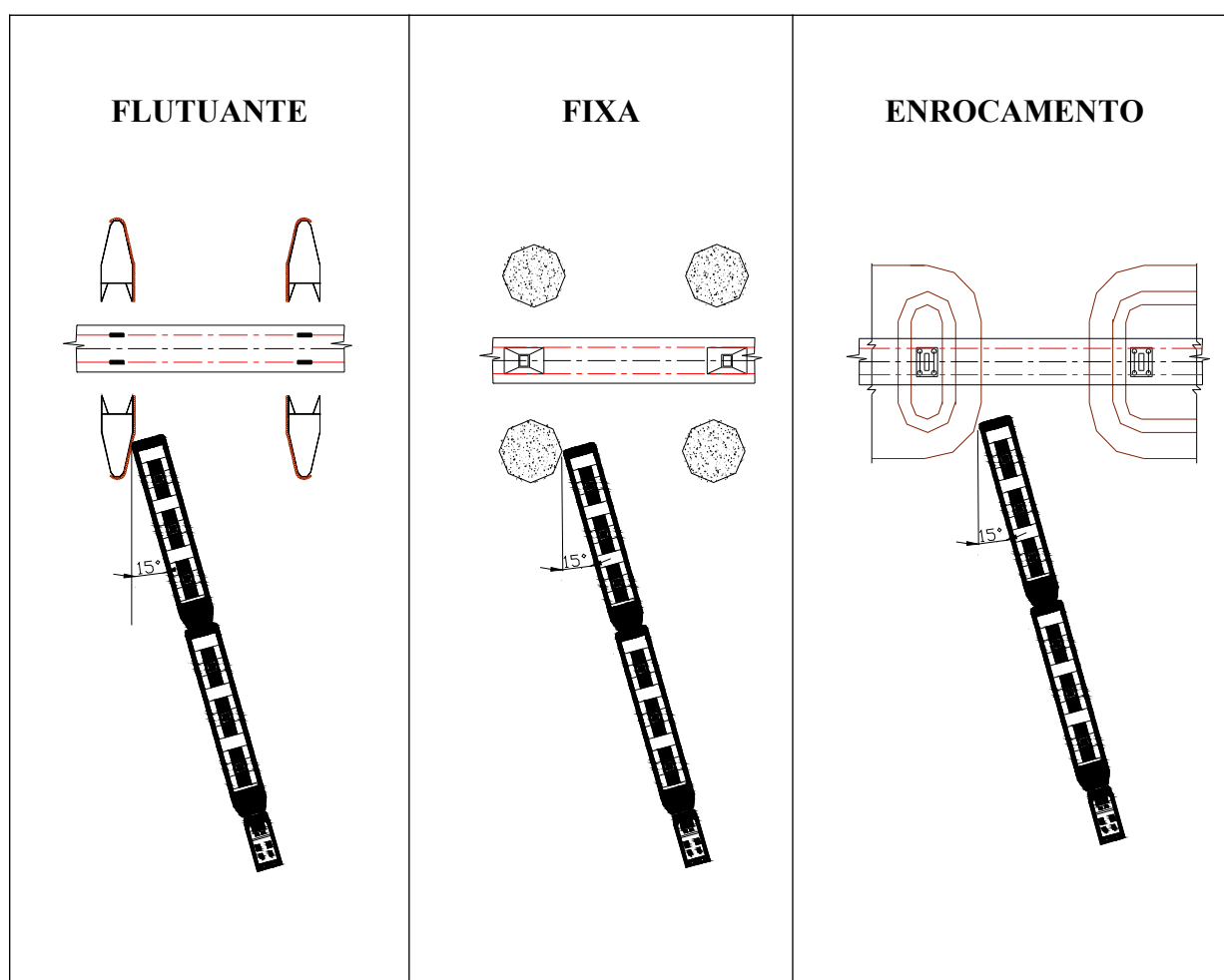
Definição: São sistemas implantados com o objetivo de proteger os pilares do vão de navegação das pontes que cruzam a hidrovia contra eventuais colisões de comboios.

São compostos de quatro módulos flutuantes ou fixos ou formados por enrocamento.

Os módulos de proteção de pilares não se prestam, em princípio, para auxílio de manobras de passagens sob pontes, não devendo ser utilizados como guias de rota de embarcações.

Os sistemas de proteção foram dimensionados tendo por critério suportar choques frontais ou laterais tendo por valores os máximos operacionais apresentados a seguir:

- a) Ângulo máximo de contato entre a embarcação e as proteções para choque lateral (resvalo):



b) Velocidade (em relação ao fundo) de aproximação: comboio com formação tipo Tietê ou Tietê Duplo, conforme definido em aviso aos navegantes.

Condição do Comboio	Velocidade de fundo máxima em colisão frontal(nós)	Velocidade de fundo máxima em colisão lateral (incidindo com ângulo de 15 graus sobre a proteção) (nós)
Vazio	1,94	3,88
Carregado	1,55	2,91

c) O choque frontal de comboios com estruturas de proteção caracteriza-se como evento ACIDENTAL e OCORRE após o esgotamento dos recursos de manobra disponíveis.

d) O cruzamento de ponte é uma operação que deve ser realizada a BAIXAS VELOCIDADES, por este motivo o comboio vazio tem para limite valor de 3,88 nós.

Na ocorrência de condições ambientais desfavoráveis, isto é, neblina, chuvas intensas e ventos fortes, caberá ao Comandante do comboio a responsabilidade de prosseguir ou não com a manobra de aproximação.

Recomenda-se, nestas condições, o usuário (comandante do comboio) aguardar melhorar as condições ambientais.

Os croquis são ilustrativos, devendo ser cumpridos os procedimentos quanto à formação máxima para transposição nas pontes de acordo com aviso aos navegantes, normas de tráfego, etc.

1 - Muros-Guia das Eclusas:

Definição: São estruturas implantadas junto às portas das eclusas com o objetivo de auxiliar o alinhamento das embarcações nas manobras de acesso às câmaras das mesmas.

Os muros-guia recebem as cargas decorrentes das operações de acostagem das embarcações, sendo fundamental observar, rigorosamente, os limites previstos nos projetos, a seguir transcritos:

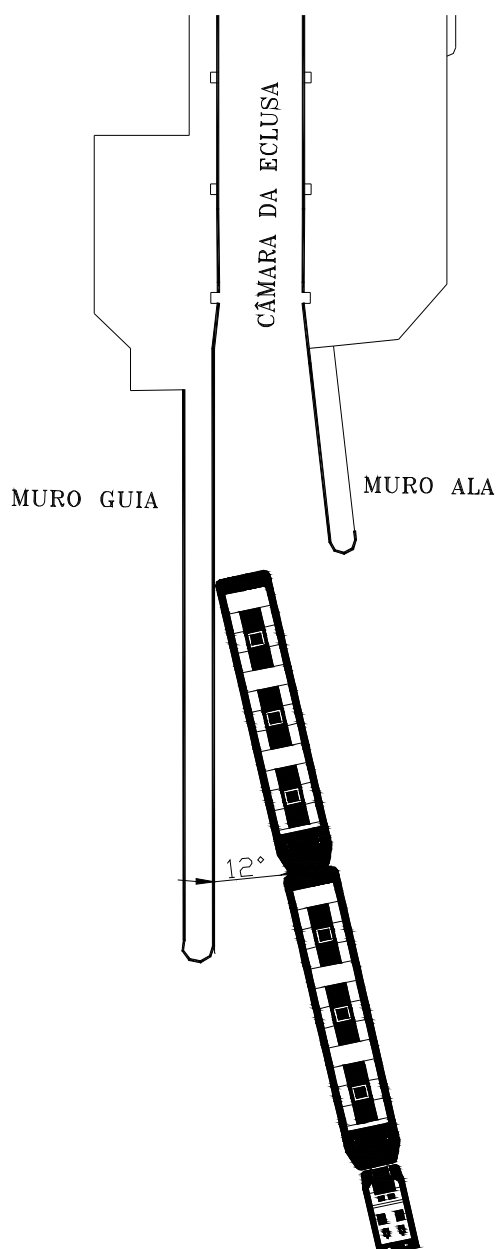
a) Velocidades limites de fundo de aproximação dos muros-guia: comboios com formação de 2 (duas) chatas padrão Tietê + empurrador

Condição do Comboio	Velocidade de fundo limite para acostamento em muros guia (m/s)
Vazio	1,94
Carregado	1,55

- b) Os ângulos de aproximação de muros-guia são aqueles menores ou iguais a 12 graus com o eixo longitudinal do muro (croquis a seguir); e
- c) O choque frontal de comboios com estruturas de muros guias caracteriza-se como evento ACIDENTAL e OCORRE após o esgotamento dos recursos de manobra disponíveis.

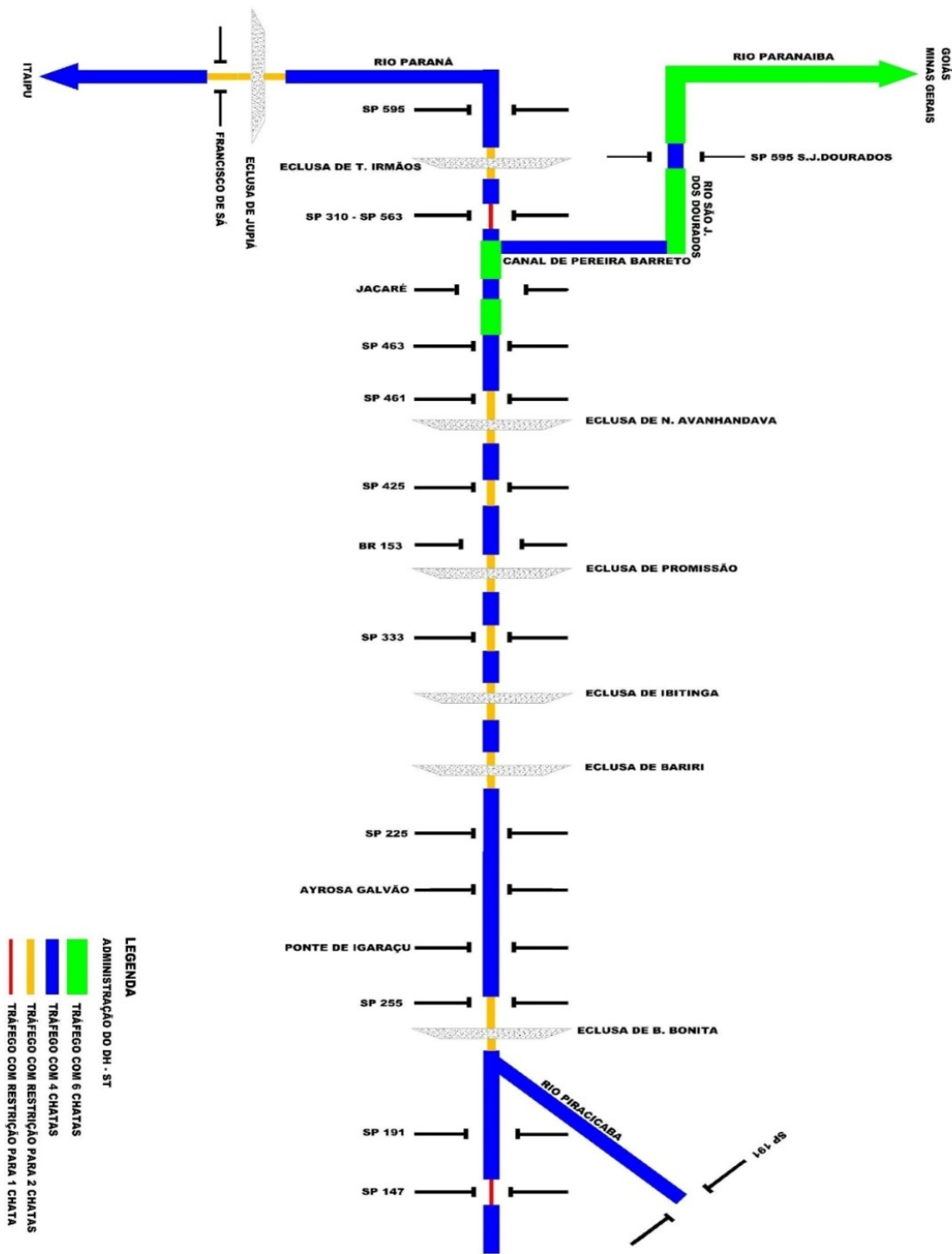
Na ocorrência de condições ambientais desfavoráveis, isto é, neblina, chuvas intensas e ventos fortes, caberá ao comandante do comboio a responsabilidade de prosseguir ou não com a manobra de aproximação.

Recomenda-se, nestas condições, o usuário (comandante do comboio) aguardar melhorar as condições ambientais.



APÊNDICE XVI

“Restrições com Desmembramento de Comboios



APÊNDICE XVII

“Procedimentos para otimização de eclusagens de embarcações de turismo e esporte/recreio”

As eclusas da Hidrovia do Tietê-Paraná adotarão os seguintes procedimentos:

a) Ficam estabelecidos para os dias de sábado, domingo, feriados e feriados prolongados, os seguintes horários e sentidos, em que a eclusa de barra bonita deverá priorizar a transposição das embarcações comerciais de passageiros (turismo), conforme discriminado abaixo:

- DE JUSANTE PARA MONTANTE: 10:00h, 11:30h, 12:30h, 13:45h e 15:00h.
- DE MONTANTE PARA JUSANTE: 10:45h, 12:00h, 14:30h e 15:45h.

b) Caso haja disponibilidade de pontos de atracação nos cabeços flutuantes, as embarcações de esporte e recreio e outras poderão ser eclusadas junto com as embarcações comerciais de passageiros (turismo), a critério do operador da eclusa, sempre visando a segurança e a otimização da operação de eclusagem.

c) Os Comandantes das embarcações comerciais de passageiros (turismo) deverão solicitar, via rádio, ao operador da eclusa, autorização para aproximação da área de segurança com antecedência mínima de 20 minutos;

d) Nos horários especificados acima, os Comandantes das embarcações comerciais de passageiros (turismo) poderão auxiliar os Comandantes/condutores das embarcações de esporte e recreio durante todo processo de eclusagem, quando solicitado pelos Comandantes/condutores ou operador da eclusa.

e) Os operadores das eclusas estabelecerão a ordem de prioridade das embarcações de turismo/esporte e recreio para navegação do ponto de parada obrigatória (PPO), em comboio, até a entrada da eclusa, bem como as quantidades de embarcações de turismo e/ou esporte recreio e suas disposições na câmara para eclusagem, visando a máxima segurança da operação, sem interferir com as normas de tráfego ratificadas pela Marinha do Brasil.

f) Todos os Comandantes/condutores de embarcações deverão cumprir disciplina rigorosa na fonia de tráfego, durante o processo de eclusagem, ou seja, transmitir o estritamente necessário ou previsto no apêndice VII das normas de tráfego nas eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná.

DH – Departamento Hidroviário

Rua Iaiá, 126, 3º/4º andar, Itaim Bibi;
CEP. 04542-906, São Paulo-SP;
Telefone (0xx11) 3702-8000; e
e-mail: dhadministrativo@transporte.sp.gov.br

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Rua Ciro Soares de Almeida, 180, Jardim Andaraí,
CEP 02167-000 São Paulo/SP;
Telefone (0xx11) 3240-7910
e-mail: sr.sp@dnit.gov.br

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
TABELA DE CARGA DE RUPTURA POR CABO DE AMARRAÇÃO DE COMBOIO

NE(*)	ÁREA 1	ÁREA 2
50	2.50	2.80
100	2.50	2.80
150	2.80	3.20
200	3.20	4.55
300	4.00	5.00
400	4.80	6.00
500	5.60	7.10
600	6.30	7.80
800	7.60	9.50
1000	8.80	11.00
1200	10.10	12.80
1600	11.30	14.05
2000	12.00	16.10
2400	14.00	17.60

(*) Para valores intermediários, efetuar interpolação intermediária

**MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
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 de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitida pela Autoridade Marítima. Toda a tripulação deverá cooperar na vigilância, em seu próprio interesse, comunicando ao Comandante da Embarcação qualquer atividade suspeita.

2. ILUMINE O NAVIO E SEU COSTADO

Mantenha a embarcação iluminada, principalmente o convés em toda a extensão, com refletores de potência adequada. 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-72, que pode ser consultado através do site www.marinha.mil.br/dpc

3. ESTABELEÇA COMUNICAÇÕES PARA APOIO EXTERNO

Mantenha escuta permanente no canal 16 VHF e mantenha uma lista de telefones de contato em caso de emergência, para chamadas via telefone celular, haja vista a cobertura celular ao longo da Hidrovia.

Instale, sempre que possível, uma linha telefônica que seja de fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço.

4. CONTROLE OS ACESSOS À CARGA E AOS COMPARTIMENTOS HABITÁVEIS

O Camarote do Comandante é um dos principais objetivos dos assaltantes que buscam dinheiro e as chaves-mestra 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 com chave, sempre que seus ocupantes encontrarem-se ausentes.

A carga só será, normalmente, objeto de roubo ou furto se os criminosos 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. Isole os meios de acesso à embarcação e, também, os acessos às suas áreas internas, criando apenas uma via de entrada e saída pelo portaló, garantindo o controle com a presença de um vigia.

5. MANTENHA AS VIGIAS FECHADAS

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso a 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.

7 . MANTENHA AS ESCADAS RECOLHIDAS

Nos pontos de espera, dificulte o acesso mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra-peito. Redobre a vigilância e acompanhe o movimento de embarcações menores que tendem a se aproximar.

8 . EM CASO DE ASSALTO

- a) não hesite em soar o sinal de alarme geral do navio em caso de ameaça de assalto;
- b) procure manter iluminação adequada para ofuscar permanentemente os intrusos, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado;
- c) acione o alarme, através de contato rádio VHF - Canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta das eclusas. A eficácia de socorro policial depende do alarme antecipado;
- d) usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais como holofotes e sinalizadores náuticos;
- e) 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
- f) não realizar atos de heroísmo.

9 . CONTRATAÇÃO DE VIGIAS

Em caso de contratação de vigias, exija um bom serviço dos vigias. Faça-os identificar todo o pessoal que entra e sai da embarcação. 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 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 à Polícia 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.

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
MODELO DE CURRÍCULO PARA O TREINAMENTO NÁUTICO NA CATEGORIA DE MOTONAUTA

ESTABELECIMENTO (nome)

PLANO DE TREINAMENTO PARA MOTONAUTA

SIGLA: MTA

CARGA HORÁRIA TOTAL: (nº) HORAS

SINOPSE GERAL DO TREINAMENTO

1 - PROPÓSITO GERAL DO TREINAMENTO

Capacitar o aluno a conduzir a moto aquática com segurança e a familiarização do interessado no seu ambiente de operação. O treinamento abordará obrigatoriamente os seguintes assuntos:

- a) realizar manobras e técnicas de pilotagem;
- b) apresentar os limites operacionais do equipamento;
- c) apresentar as regras de governo (roda a roda, rumos cruzados; ultrapassagem);
- d) apresentar as regras para saída e aproximação segura de praias com ênfase no cumprimento das áreas seletivas para a navegação;
- e) apresentar situações práticas de emergência que possibilitem testar o comportamento do condutor (queda com retomada de pilotagem, pane seca etc.);
- f) orientar e demonstrar quanto à utilização dos equipamentos de segurança;
- g) apresentar o *checklist* de funcionamento e orientações preventivas quanto à manutenção da embarcação;
- h) orientar e, se possível, demonstrar manobra de abastecimento;
- i) realizar a manobra de colocação e retirada da embarcação da água; e
- j) executar faina de embarque e desembarque de passageiros.

2 - DIRETRIZES GERAIS DO TREINAMENTO

a) QUANTO À ESTRUTURAÇÃO DO TREINAMENTO

O treinamento de Motonauta será composto de (nº) horas/aulas teóricas em sala de aula, quando necessário e no mínimo 3 horas/aulas práticas em moto aquática no ambiente do uso da moto aquática, acompanhado de um instrutor.

b) DISCIPLINAS E CARGAS HORÁRIAS

- I) Luzes de navegação, luzes especiais e regras de governo..... (nº)
h/a
- II) Sistema de Balizamento Marítimo da IALA região “B”, sinais de perigo e sinais diversos..... (nº) h/a
- III) Conhecimentos Gerais de Primeiros socorros..... (nº)
h/a
- IV) Conhecimento básico da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário – LESTA e das infrações preconizadas no Regulamento

- da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA – Decreto no 2596/98) (nº) h/a
- V) Noções de sobrevivência e procedimentos gerais de segurança no mar, rios e lagos**
.....(nº) h/a
- VI) Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM-72**
(especialmente regras de manobra e preferência).....(nº) h/a
- VII) Manobras de condução, aproximação e afastamento da margem/praias.....(nº)**
h/a
- VIII) Meteorologia: Noções de meteorologia; e consulta à “previsão do tempo”,**
disponível nos sites “www.dhn.mar.mil.br” e “www.cptec.inpe.br”; e no aplicativo “Boletim ao Mar” disponível no “Google Play Store” e na “Apple Store”(nº) h/a

c) QUANTO ÀS TÉCNICAS DE ENSINO

O ensino deverá ser desenvolvido por meio de aulas expositivas em sala de aula, com utilização de recursos instrucionais adequados ao conteúdo, quando necessário, e aulas práticas no ambiente do uso da moto aquática, com o mínimo de 3 horas, acompanhado de um instrutor.

d) QUANTO À FREQUÊNCIA ÀS AULAS

A frequência a todas as aulas será obrigatória.

e) QUANTO À AFERIÇÃO DO APROVEITAMENTO E HABILITAÇÃO DO ALUNO

I) Ao final do treinamento, o aluno receberá um Atestado de Treinamento para Motonautas, conforme Anexo 3-B da NORMAM-34/DPC.

II) De posse Atestado de Treinamento para Motonautas, o aluno estará apto a fazer o exame de motonauta para obtenção da Carteira de Habilitação de Amador (CHA).

f) QUANTO AOS PROCEDIMENTOS PARA O EXAME DE MOTONAUTA

I) O exame para essa categoria será constituído de uma prova escrita que consistirá de um questionário com 20 perguntas do tipo múltipla escolha, e terá a duração máxima de 1 hora e 30 minutos;

II) Será aprovado o candidato que alcançar um percentual de acertos igual ou superior a 50%;

III) Para a realização das provas, o candidato deverá portar o protocolo de inscrição e carteira de identidade; e

IV) As provas deverão ser destruídas, imediatamente após a correção e a apresentação dos resultados aos candidatos, visando garantir a integridade e o sigilo do Banco de Questões.

3 - BIBLIOGRAFIA RECOMENDADA

Obs.: Os títulos abaixo especificados não esgotam a literatura a ser consultada pelo candidato.

- a)** Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar-RIPEAM-72;
- b)** Navegar é Fácil, de GERALDO LUIZ MIRANDA DE BARROS;
- c)** Navegar Tranquilo Vol. 1, de HIVIR W. CATANHEDE;
- d)** Sobrevivência no mar, de CELSO A. J. DE REZENDE;
- e)** NORMAM-34/DPC.; e
- f)** Aplicativo da Cruz Vermelha – FICR, disponível no “Google Play Store” e na “Apple Store”.

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
MODELO DE COMUNICADO PARA REALIZAÇÃO DE AULAS PRÁTICAS

NOME DO ESTABELECIMENTO
ENDEREÇO
Fone: xxxx
E-mail: xxxx

COMUNICADO PARA REALIZAÇÃO DE AULAS PRÁTICAS – CRAP

LOCAL DA AULA:
ENDEREÇO DA AULA:
DATA:

Aluno	CPF	Telefone/Contato do Aluno	Instrutor	Categoria	Horário da Aula	Quantidade de Horas/Aula

**MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
MODELO DE CURRÍCULO PARA TREINAMENTO NÁUTICO NA CATEGORIA DE ARRAIS
AMADOR**

ESTABELECIMENTO (nome)

PLANO DE TREINAMENTO PARA ARRAIS AMADOR

SIGLA: ARA

CARGA HORÁRIA TOTAL: (nº) HORAS

SINOPSE GERAL DO TREINAMENTO

1 - PROPÓSITO GERAL DO TREINAMENTO

Capacitar o aluno a conduzir a embarcação com segurança e a familiarização do interessado em embarcações de esporte e recreio, no seu ambiente de operação. O treinamento abordará obrigatoriamente os seguintes assuntos:

- a) conhecer as principais regras de navegação;
- b) aplicar as principais regras de manobras na condução de pequenas embarcações;
- c) conhecer os procedimentos de primeiros socorros a bordo;
- d) identificar os principais procedimentos de sobrevivência em caso de naufrágio; e
- e) conhecer os conceitos e procedimentos básicos de combate a incêndio a bordo.

2 - DIRETRIZES GERAIS DO TREINAMENTO

a) QUANTO À ESTRUTURAÇÃO DO TREINAMENTO

O treinamento de Arrais Amador será composto de (nº) horas/aulas teóricas e práticas a bordo de embarcação de esporte e recreio, a ser conferido com a emissão do Atestado de Treinamento para Arrais Amador, de acordo com o Plano de Treinamento para Arrais Amador constante no Anexo 5-A da NORMAM-03/DPC.

b) QUANTO ÀS TÉCNICAS DE ENSINO

O ensino deverá ser desenvolvido por meio de aulas expositivas em sala de aula, com utilização de recursos instrucionais adequados ao conteúdo, quando necessário, e aulas práticas a bordo de embarcação de esporte e recreio.

c) QUANTO À FREQUÊNCIA ÀS AULAS

A frequência a todas as aulas será obrigatória.

d) QUANTO À AFERIÇÃO DO APROVEITAMENTO E HABILITAÇÃO DO ALUNO

- I) Ao final do treinamento o aluno receberá um Atestado de Treinamento para Arrais Amador, conforme modelo 5-E da NORMAM-03/DPC.
- II) De posse do Atestado de Treinamento para Arrais Amador, o aluno estará apto a fazer o exame de arrais amador para obtenção da Carteira de Habilitação de Amador (CHA).

e) QUANTO AOS PROCEDIMENTOS PARA O EXAME DE ARRAIS AMADOR

I) O exame para essa categoria será constituído de uma prova escrita que consistirá de um questionário com 40 perguntas do tipo múltipla escolha, e terá a duração máxima de

duas horas.

II) Será aprovado o candidato que alcançar um percentual de acertos igual ou superior a 50%.

III) Para a realização da prova, o candidato deverá portar o protocolo de inscrição e carteira de identidade.

IV) O candidato poderá utilizar durante a prova o seguinte material:

- caneta esferográfica azul ou preta; e
- material de desenho: lápis ou lapiseira, régua, um par de esquadros ou régua paralela, transferidor, compasso e borracha.

V) As provas deverão ser destruídas, imediatamente após a correção e a apresentação dos resultados aos candidatos, visando a garantir a integridade e o sigilo do Banco de Questões.

3 - BIBLIOGRAFIA RECOMENDADA

Obs.: Os títulos abaixo especificados não esgotam a literatura a ser consultada pelo candidato.

- a) Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar- RIPEAM-72;
- b) Manual do Veleiro e Arrais-Amador, de MOACYR BASTOS ROLSZT e ELIANE TEIXEIRA ROLSZT;
- c) Navegar é Fácil, de GERALDO LUIZ MIRANDA DE BARROS;
- d) Navegue Tranquilo de HILVIR W. CATANHEDE;
- e) Sobrevivência no Mar de Celso AJ. de Rezende, Editora Catau Ltda;
- f) NORMAM-03/DPC;
- g) Aplicativo da Cruz Vermelha – FICR, disponível no “Google Play Store” e na “Apple Store”.

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
MODELO DE COMUNICADO DE PRESENÇA EM AULA

NOME DO ESTABELECIMENTO

ENDEREÇO

Fone: xxxx

E-mail: xxxx

COMUNICADO DE PRESENÇA

Data:

Horário - Início:
Término:

Local:

Cidade:

Instrutores:

NOME	CPF	Telefone/Contato do Aluno	Instrutor	Embarcação	Categoria	QTD HORAS/A ULA	ASSINATURA DO ALUNO

Observações:

ARA – Aula somente para Arrais Amador

MTA – Aula somente para Motonauta

Obrigatório o preenchimento da planilha com fonte ARIAL, tamanho 11, sem negrito.

FOTOS: Obrigatório o Anexo das fotos do treinamento neste comunicado.

**MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
MANOBRAS E PROCEDIMENTOS A SEREM MINISTRADOS PARA
ALUNOS – MOTONAUTA**

- 1 – Conhecer os limites operacionais do equipamento;
- 2 – Procedimentos e técnicas de pilotagem (realizar as técnicas de aceleração para manobras e desvio de obstáculos);
- 3 – Procedimentos de utilização da chave de segurança;
- 4 – Aplicação das regras do RIPEAM;
- 5 – Aplicação das regras para saída e aproximação segura das praias;
- 6 – Aplicação das regras às áreas seletivas para navegação se situações de emergência;
- 7 – Realizar a prática de abastecimento e amarração do equipamento em carreta;
- 8 – Colocação, retirada da água e check list de funcionamento;
- 9 – Realizar os procedimentos de segurança durante a queda na água, retomada de pilotagem e embarque de passageiros; e
- 10 – Conhecer os procedimentos de lavagem e conservação do equipamento

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
MANOBRAS E PROCEDIMENTOS A SEREM MINISTRADOS PARA ALUNOS - ARRAIS AMADOR

- 1 – Atracação;
- 2 – Desatracação;
- 3 – Pegar a boia;
- 4 – Fundear;
- 5 – Suspende;
- 6 – Manobra em espaço limitado;
- 7 – Efeitos dos sistemas de propulsão e governo;
- 8 - Identificação e manuseio correto de extintores e procedimentos para prevenir incêndios;
- 9 – Regras de governo;
- 10 – Limitações para reboque de dispositivos (esqui aquático, wakeboard, banana boat);
- 11 – Luzes de navegação e sua finalidade;
- 12 – Apresentação e utilização do material de salvatagem;
- 13 – Procedimentos para utilização do colete salva-vidas;
- 14 – Noções de abandono e sobrevivência e procedimentos gerais de segurança no mar, rios e lagos;
- 15 – Noções de comunicações na navegação interior: equipamentos, procedimentos, frequência de socorro, chamada e trânsito; e
- 16 – Cumprimento da lista de verificação (*checklist*).

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS NAS EMBARCAÇÕES UTILIZADAS PARA AULAS PRÁTICAS

- 1 - Agulha Magnética;
- 2 - Âncora (com cabo ou amarra de comprimento mínimo de 20 metros);
- 3 - Apito ou sirene;
- 4 - Bandeira Nacional;
- 5 - Boia salva-vidas (circular ou ferradura), com retinida flutuante;
- 6 - Coletes salva-vidas;
- 7 - Extintor de incêndio;
- 8 - Lanterna elétrica;
- 9 - Luzes de navegação;
- 10 - Identificação visual (marcações no casco);
- 11 - Materiais e medicamentos de primeiros socorros; e
- 12 - Rádio VHF.

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO DE TREINAMENTO NÁUTICO

Bom dia/boa tarde. Sou o SG/CB/MN _____ da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná/Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio. Estou fazendo este contato a fim de avaliar treinamento náutico ministrado pelo Estabelecimento _____. O(A) senhor(a) poderia dispor de um momento para responder a um questionário?

- 1 - Qual foi a data do treinamento náutico?
- 2 - Que horas a aula começou?
- 3 - Que horas a aula terminou?
- 4 - Quantos alunos estavam presentes?
- 5 - Foram apresentados aos alunos todos os itens que devem ser checados antes de colocar a embarcação na água (bujão, combustível, bateria, etc)?
- 6 - Foram apresentados aos alunos os itens de segurança da embarcação?
- 7 - Foram apresentadas as luzes de navegação e explicadas a sua finalidade?
- 8 - Foram apresentados aos alunos os procedimentos para a utilização do colete salva-vidas?
- 9 - Foram apresentados aos alunos os procedimentos para utilização da chave de segurança (apenas para motonauta)
- 10 - Foram apresentados aos alunos as limitações para reboque de dispositivos (esqui aquático, wakeboard, banana boat e similares)?
- 11 - Quais as manobras e procedimentos foram demonstradas pelo instrutor?
- 12 - Quais manobras e procedimentos foram realizados pelo aluno (a)?
- 13 - Como o(a) senhor(a) avalia a aula prática ministrada?
- 14 - O(A) senhor(a) se considera apto(a) a, futuramente, como possível Comandante de embarcação, realizar sozinho(a) as manobras ensinadas?
- 15 - O(A) senhor(a) tem alguma sugestão, elogio, reclamação ou observação a acrescentar?

A Capitania Fluvial do Tietê-Paraná /Delegacia Fluvial de Presidente Epitácio agradece a colaboração.
Bom dia/boa tarde.

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
NORMAS PARA O CADASTRAMENTO E FUNCIONAMENTO DOS ESTABELECIMENTOS QUE
ATUARÃO NO TREINAMENTO NÁUTICO

1. INTRODUÇÃO

1.1. Para o cadastramento e funcionamento dos estabelecimentos que atuarão no treinamento náutico visando a emissão de Atestado de Treinamento para Motonautas e de Atestado de Treinamento para Arrais Amador, serão observadas as seguintes diretrizes com intuito de garantir a boa formação de condutores e, por conseguinte, a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica causada por embarcações.

2. CADASTRAMENTO

2.1. Os Estabelecimentos e Pessoas Físicas para o Treinamento Náutico para Arrais-Amador (ETN-A/PF) e Estabelecimento de Treinamento Náutico de Motonauta (ETN-M/PF) deverão funcionar em conformidade com o item 6.4 da NORMAM-03/DPC e 4.2 da NORMAM-34/DPC. O credenciamento desses Estabelecimentos e Pessoas Físicas estará condicionado à apresentação pelo interessado dos documentos previstos na NORMAM-03/DPC e NORMAM-34/DPC.

3. REGRAS E PROCEDIMENTOS PARA OS INSTRUTORES

3.1. INSTRUTORES DOS ETN-A/PF

Os instrutores dos estabelecimentos deverão comprovar, por meio de currículos e habilitações, suas qualificações para o curso a ser ministrado e deverão observar as seguintes condições.

a) O instrutor deverá possuir, no mínimo, dois anos de habilitação nas categorias de ARA, MSA ou CPA, ou profissional com correspondência.

b) O instrutor poderá realizar treinamentos náuticos em mais de um estabelecimento cadastrado, entretanto seus dados devem constar na declaração do anexo 6-C da NORMAM-03/DPC, sem a necessidade de ser submetido a uma nova avaliação teórica e prática. Desde que aprovado nas avaliações do seu primeiro cadastramento.

c) Os instrutores serão submetidos a uma avaliação teórica e prática por ocasião do cadastramento da entidade ou da inclusão de novos instrutores a fim de comprovar sua capacidade técnica para conduzir embarcações e para ministrar aulas práticas.

d) Todos os instrutores cadastrados serão submetidos a avaliação teórica anualmente. Aleatoriamente, os instrutores poderão ser submetidos a avaliação prática pela CFTP/DelPEpitácio.

e) Os instrutores que tiverem a avaliação prática e/ou teórica considerada como insatisfatória serão suspensos pelo período de 60 (sessenta) dias para qualificação. Ao final desse período serão submetidos a nova avaliação. Os instrutores que, após o período de qualificação, tenham a avaliação considerada insatisfatória, serão descadastrados.

f) Os instrutores deverão cumprir rigorosamente o previsto no plano de treinamento constante do anexo 5-A da NORMAM-03/DPC.

3.2. INSTRUTORES DOS ETN-M/PF

Os instrutores dos estabelecimentos deverão comprovar, por meio de currículos e habilitações, suas qualificações para o curso a ser ministrado e deverão observar as seguintes condições:

- a) Os instrutores deverão possuir, no mínimo, dois anos de habilitação na categoria de Motonauta.
- b) Os instrutores poderão realizar treinamentos náuticos em mais de um estabelecimento credenciado e seus dados deverão constar da declaração constante do anexo 4-A da NORMAM-34/DPC, referente ao estabelecimento em que estiver atuando.
- c) Os instrutores deverão cumprir rigorosamente o previsto no plano de treinamento constante do anexo 3-C da NORMAM-34/DPC.

4. EMBARCAÇÕES

4.1. A fim de garantir que os alunos tenham a familiarização com os diversos equipamentos que encontrarão a bordo, serão exigidos itens de navegação e de segurança adicionais para as embarcações utilizadas na aplicação de aulas práticas, mesmo que não sejam obrigatórios para o tipo de embarcação cadastrada, visando ao aprendizado do aluno. A relação dos equipamentos obrigatórios nas embarcações cadastradas para utilização nas aulas práticas consta do apêndice VII.

4.2. A CFTP ou a DelPEpitácio efetuarão vistoria nas embarcações utilizadas nas aulas práticas, durante o processo de cadastramento do estabelecimento, ou quando da inclusão de nova embarcação, a fim de verificar o cumprimento do disposto no item 4.1.

4.3. As embarcações empregadas no treinamento não precisam, necessariamente, ser de propriedade do responsável do estabelecimento ou amador/aquaviário credenciado. O interessado deverá apresentar no ato do credenciamento o contrato de aluguel, a cessão de uso ou outros documentos similares.

4.4. As embarcações empregadas na formação de condutores para arrais amador deverão ser identificadas por uma faixa amarela, com no mínimo vinte centímetros de altura em local visível no costado, com a inscrição 'TREINAMENTO NÁUTICO' na cor preta e letras em caixa alta.

4.5. As moto aquáticas empregadas na formação de condutores deverão ser identificadas por uma faixa amarela, com no mínimo quinze centímetros de altura em local visível no costado, com a inscrição 'TREINAMENTO NÁUTICO' na cor preta e letras em caixa alta.

4.6. Em hipótese alguma os ETN cadastrados poderão utilizar qualquer outra embarcação para o treinamento náutico, senão aquela cadastrada e sob sua responsabilidade.

5. FUNCIONAMENTO DOS ETN-A/PF e ETN-M/PF

5.1. Os estabelecimentos deverão cumprir as regras de funcionamento conforme previsto nos itens 6.5 da NORMAM-03/DPC e 4.3 da NORMAM-34/DPC.

5.2. O currículo do curso para Arrais Amador, deverá ter como base o Plano de Treinamento, constante no Anexo 5-A da NORMAM-03/DPC, e para o curso de Motonauta o Plano de Treinamento, constante no Anexo 3-C da NORMAM-34/DPC. Os modelos de currículos para os Cursos de Formação de Motonautas e Arrais Amadores constam nos apêndices I e II deste Anexo.

5.3. As aulas para a categoria "Arrais Amador (ARA)" serão ministradas para no máximo 7 (sete) alunos embarcados por turma, para familiarização, com a finalidade de emissão do "Atestado de Treinamento para Arrais Amador", sob a supervisão de 1 (um) instrutor. Deverá ser reservada 1 (uma) vaga para o Inspetor Naval da CFTP/DelPEpitácio, nas ações de fiscalização.

5.4. Levando-se em consideração que a capacidade máxima em uma moto aquática é de 3 (três) ocupantes, fica estabelecido que as turmas para as aulas destinadas à categoria de "Motonauta (MTA)", com a finalidade de emissão da "Atestado de Treinamento para Motonautas, será composta por um único aluno, ficando um assento destinado ao instrutor e outro assento destinado para o Inspetor Naval da CFTP/DelPEpitácio, nas ações de fiscalização.

5.5. Os estabelecimentos deverão encaminhar formalmente à CFTP ou a DelPEpitácio, com antecedência mínima de 72 horas, o “Comunicado para Realização de Aulas Práticas (CRAP)”, conforme modelo constante do Apêndice III, no formato “PDF”, discriminando os alunos inscritos, seja para “Atestado de Treinamento para Arrais Amador – ARA” ou para “Atestado de Treinamento para Motonautas – MTA”, endereçado, no caso da CFTP, para o endereço eletrônico informado pelo setor responsável, com cópia para a secretaria desta Capitania. No caso da DelPEpitácio, o CRAP deverá ser encaminhado para o endereço eletrônico da secretaria da Delegacia.

5.6. Deverão ser discriminados, além dos dados dos alunos, do instrutor e dos horários de início e término da instrução, a data e o local exato de cada aula, a fim de permitir a fiscalização pela Capitania/Delegacia. No caso de não haver um endereço do local das aulas, como é o caso de margens de rios, lagos e represas, deverá ser indicado o ponto exato do local no CRAP. Se for necessário, deverá ser encaminhado um croqui de acesso ao local. Não serão consideradas válidas as aulas ministradas para turmas que não utilizarem o formato padronizado do CRAP constante nestas normas, ou cujo comunicado não seja efetuado no prazo mínimo estabelecido.

5.7. Os estabelecimentos deverão encaminhar para a CFTP/DelPEpitácio, nos mesmos endereços eletrônicos citados no item 5.6, em até dois dias úteis após a realização das aulas, o “Comunicado de Presença em Aulas Práticas”, conforme modelo constante do apêndice IV, em formato “PDF”, discriminando os alunos inscritos, que efetivamente realizaram as aulas programadas.

5.8. Os alunos poderão ser contactados pela CFTP ou DelPEpitácio para responderem a um questionário de satisfação, conforme o modelo constante do apêndice VIII, para avaliação da qualidade das aulas ministradas.

5.9. Definem-se como “aulas práticas”, as instruções ministradas no ambiente do uso da embarcação e/ou moto aquática, abrangendo as manobras e procedimentos previstos nos apêndices V e VI. Não são consideradas aulas práticas as instruções ministradas em salas, auditórios, pela internet, ou em qualquer outra situação fora do ambiente de uso da embarcação/equipamento.

5.10. Quando em instrução para a obtenção da “Atestado de Treinamento para Motonautas” e “Atestado de Treinamento para Arrais Amador”, é permitido ao aluno conduzir a embarcação, desde que devidamente supervisionado pelo instrutor do estabelecimento que será o responsável em ministrar com segurança as aulas, em observação às instruções preconizadas a ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM-72). Tal instrução deverá ser realizada em área que não cause interferência com outras atividades náuticas e, principalmente, com banhistas.

5.11. Na condução das aulas práticas e familiarização a bordo, todas as manobras e procedimentos para ARA e MTA constantes dos apêndices V e VI deverão ser cumpridas por todos os alunos. Os instrutores não deverão emitir a “Atestado de Treinamento para Motonautas” e o “Atestado de Treinamento para Arrais Amador” para os alunos que deixaram de realizar qualquer manobra, ou tenha realizado alguma insatisfatoriamente. Caso necessário, aulas extras poderão ser programadas para os alunos que demandem mais tempo para o aprendizado.

5.12. Para o aluno da categoria de ARA, o período de quatro horas deve ser reservado exclusivamente para a prática de manobras, conforme preconizado na NORMAM-03/DPC.

5.13. Para o aluno da categoria de MTA, o período de três horas deve ser reservado exclusivamente para a prática de manobras, conforme preconizado na NORMAM-34/DPC.

5.14. Cada turma deverá ficar sob a responsabilidade de um único instrutor, a fim de identificar as responsabilidades legais no caso de acidente/incidente durante as aulas, tendo em vista que o aluno não estará habilitado durante a realização das aulas. O revezamento entre embarcações pode ocorrer; entretanto, a responsabilidade pela turma permanecerá com o

instrutor constante do CRAP enviado à CFTP/DelPEpitácio, no caso de mudança de embarcação.

6. HABILITAÇÃO DE AMADORES

6.1. Na CFTP, o atendimento das solicitações de aplicação de exames de Amadores dos Estabelecimentos Treinamento Náutico será realizado de acordo com a sequência cronológica dos pedidos. Na DL, o atendimento será realizado de acordo com o calendário de aplicação de exames de Amadores da Delegacia.

6.2. Considerando a especificidade da área de abrangência da CFTP/ DelPEpitácio, quanto à distância da sede da CFTP/DelPEpitácio e a densidade demográfica dos municípios jurisdicionados, serão priorizadas as inscrições dos candidatos pertencentes à área de jurisdição da CFTP. Para os candidatos de outras jurisdições serão disponibilizadas até 5% (cinco por cento) das vagas nos exames a serem realizados na CFTP/DelPEpitácio, desde que suas inscrições sejam realizadas pessoalmente.

6.3. A CFTP/ DelPEpitácio avaliará o desempenho mensal da demanda e preenchimento efetivo das vagas disponibilizadas e, quando julgar necessário, estabelecerá provas cujo número de vagas será de no máximo 200 (duzentos) candidatos. A definição do local e data será divulgada na página da CFTP/ DelPEpitácio na internet.

6.4. As inscrições para as provas concedidas pela Capitania e Delegacia, serão realizadas através do agendamento eletrônico.

7. DISPOSIÇÕES GERAIS

7.1. O não cumprimento de qualquer uma das exigências previstas na NORMAM-03/DPC, NORMAM-34/DPC e neste Anexo, acarretará no descadastramento imediato do estabelecimento ou do Curso de Formação de Amador cadastrado, assim como de seus instrutores para o exercício desta atividade junto à CFTP e à DelPEpitácio, impedindo a assinatura e/ou a emissão do Atestado de Treinamento para Motonautas, assim como o Atestado de Treinamento para Arrais Amador.

7.2. Os estabelecimentos e/ou instrutores cadastrados nas das Capitâncias/Delegacias e Agências de outras áreas de jurisdição não estão autorizados a ministrarem aulas práticas na jurisdição da CFTP.

7.3. Os candidatos aos exames de amadores que apresentarem “Atestado de Treinamento para Motonautas” e “Atestado de Treinamento para Arrais Amador” emitidos por Escolas Náuticas cadastradas em outras Capitâncias/Delegacias e Agências só terão suas inscrições deferidas após a verificação da sua regularidade junto às Organizações Militares (OM) responsáveis.

7.4. Os candidatos aos exames de amadores que apresentarem “Atestado de Treinamento para Motonautas” e “Atestado de Treinamento para Arrais Amador” emitidos por Escolas Náuticas cadastradas na jurisdição da CFTP ou DelPEpitácio que não tenham cumprido o preconizado neste anexo terão suas inscrições indeferidas.

7.5. As bancas examinadoras da CFTP/DelPEpitácio serão conduzidas por militares desta OM, devidamente identificados e uniformizados. Nenhuma pessoa ou entidade possui autorização ou delegação de competência para aplicar esses exames em nome da CFTP/DelPEpitácio. Em caso de suspeita de irregularidade, o candidato deverá procurar esta Capitania. Os exames agendados pela CFTP/DelPEpitácio se encontram na página da internet da CFTP DelPEpitácio, onde podem ser consultadas as datas e locais de realização.

7.6. As Carteiras de Habilitação de Amadores (CHA) que forem emitidas e que não forem retiradas pelos aprovados no exame de habilitação e/ou amadores que solicitarem a renovação/emissão da 2ª via permanecerão arquivadas pelo prazo de um ano. Após esse prazo as CHA serão destruídas e os interessados deverão protocolar novo processo para a solicitação da 2ª via.

**CERTIFICADO NACIONAL DE BORDA LIVRE
PARA A HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ**

(EMITIDO DE ACORDO COM AS NPCF DA CFTP)

Número

**REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL****MARINHA DO BRASIL
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS**

Nome do Navio	Indicativo do Navio (número ou letras)	Porto de Inscrição	Arqueação Bruta

ATIVIDADE OU SERVIÇO:

TIPO E ÁREA DE NAVEGAÇÃO:

EMBARCAÇÃO DO TIPO:

DISTÂNCIA DA PARTE SUPERIOR DA LINHA DO CONVÉS ATÉ:

O CENTRO DO DISCO:

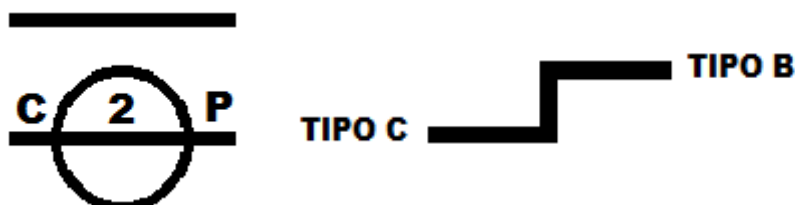
mm

MARCA DA LINHA DE CARGA PARA TIPO B:

mm

MARCA DA LINHA DE CARGA PARA TIPO C:

mm



MARCA DA LINHA DE CARGA PARA ÁREA 2:

A ARESTA SUPERIOR DA LINHA DO CONVÉS ESTÁ SITUADA A mm DA FACE SUPERIOR DO CONVÉS AO LADO.
O CENTRO DO DISCO ESTÁ SITUADO A mm DO BICO DE PROA.

ACRÉSCIMO PARA NAVEGAÇÃO EM ÁGUA SALGADA mm ABAIXO DO DISCO DE PLIMSOLL

O PRESENTE CERTIFICADO É EXPEDIDO PARA ATESTAR QUE O NAVIO ACIMA FOI VISTORIADO E QUE A SUA BORDA LIVRE
E LINHA DE CARGA INDICADAS ACIMA FORAM APOSTAS E SERÃO CONTROLADAS CONFORME AS DISPOSIÇÕES EM
VIGOR.

Válido até:

Emitido na _____, em _____

ASSINATURA E CARIMBO DO RESPONSÁVEL

Este documento é para certificar que a inspeção periódica, requerida pelo Artigo 0631 c) da NORMAM 02, foi efetuada e que esta embarcação se encontrava de acordo com as prescrições relevantes da Norma.

A REALIZAR	ENTRE	E	LOCAL E DATA DE REALIZAÇÃO	NOME E POSTO DO VISTORIADOR
1ª INSPEÇÃO PERIÓDICA				
2ª INSPEÇÃO PERIÓDICA				
3ª INSPEÇÃO PERIÓDICA				
4ª INSPEÇÃO PERIÓDICA				

OBSERVAÇÕES:

1 - ESTE CERTIFICADO FOI EMITIDO EM CARATER EXCEPCIONAL, VISANDO ATENDER UMA DEMANDA ESPECÍFICA DE TRANSPORTE NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA CFTP COM A EMBARCAÇÃO ALTERNANDO OS TIPOS “B” E “C”.

2 - QUANDO UTILIZANDO A LINHA DE CARGA CORRESPONDENTE A “**EMBARCAÇÃO DO TIPO B**”, TODAS AS ABERTURAS DE ESCOTILHA, AS ABERTURAS EXISTENTES NAS LATERAIS DAS BRAÇOLAS DE ESCOTILHA E QUAISQUER OUTRAS ABERTURAS EXISTENTES NO CONVÉS DE BORDA LIVRE OU ABAIXO DELE DEVERÃO ESTAR FECHADAS COM DISPOSITIVOS DE FECHAMENTO APROVADOS E TESTADOS, CONFORME PREVISTO NOS ITENS 0604 B) E 0607 A) E B) DO CAPÍTULO 6 DA NORMAM 02/DPC.

GARRA FORTE – VISTORIA A SECO
DIA 06/10/2023
EMPRESA: AUTOSHIP
AUDITORES: FELIPE E LETÍCIA

EXIGÊNCIAS DA VISTORIA EM SECO

- Apresentar a embarcação com os equipamentos de convés devidamente posicionados.
- Apresentar a embarcação provida de balaustrada em todo contorno.
- Apresentar a embarcação para vistoria flutuando.
- Apresentar a embarcação dotada de sistema de fundeio.
- Prover solda no tubo de saída de água do sistema de arrefecimento no costado.

EXIGÊNCIAS PARA A VISTORIA FLUTUANDO.

- Apresentar painel com identificação nos botões
- Apresentar praça de máquinas devidamente com os equipamentos funcionando.
- Apresentar todas as escotilhas e gaiútas com borracha tornando-as estanque à água.
- Apresentar o sistema de comando e governo devidamente montado.
- Apresentar a embarcação dotada de um sino.
- Prover a bordo uma lanterna sendo recarregável ou a pilhas
- Prover a bordo equipamento de Rádio homologado pela anatel.
- Prover a bordo um prumo de mão.
- Prover a bordo um binóculo de 7x50.
- Prover na embarcação uma buzina
- Prover a bordo coletes de classe III para o total de tripulantes
- Prover a bordo as 02 boias de salvação de classe III
- Prover a bordo os extintores de incêndio devidamente posicionados



RELATÓRIO DE VISTORIA
RELATÓRIO DE VISTORIA DE EMBARCAÇÃO

NÚMERO - RVAS - 24922

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Auto Ship - Entidade Certificadora de Embarcações Ltda.

EMBARCAÇÃO	ARMADOR	DATA DA(S) VISTORIA(S)
GARRA FORTE	FUNDAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS	09/11/2023
TIPO(S) DE CERTIFICADO(S)		TIPO(S) DE VISTORIA(S)
X	SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO	Vistoria Inicial de CSN - Flutuando
X	BORDA LIVRE	Vistoria para Emissão de Borda Livre
X	ARQUEAÇÃO	Vistoria de Arqueação

TIPO DE SERVIÇO: Transporte de Carga
TIPO DE EMBARCAÇÃO: Balsa
TIPO/ÁREA DE NAVEGAÇÃO: Navegação Interior / Área 2

1 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DA EMBARCAÇÃO

1.1 - COMPRIMENTO TOTAL: 23,15 m
1.2 - BOCA MOLDADA: 6,00 m
1.3 - PONTAL MOLDADO: 1,48 m
1.4 - ARQUEAÇÃO BRUTA: 63 AB

2 - EXIGÊNCIAS

NR.	TEXTO	TIPO*	REFERÊNCIA	PRAZO	SITUAÇÃO
01	Cumprir as exigências 03, 04 e 05 contidas neste relatório.	ARQ	NORMAM-202/DPC	até 03/04/2024	-----
02	Cumprir as exigências 03, 04 e 05 contidas neste relatório.	BL	VAS	até 03/04/2024	-----
03	Apresentar cópia do Título de Inscrição de Embarcação (TIE).	CSN	NORMAM-202/DPC	até 03/04/2024	-----
04	Apresentar a Licença de Estação do Navio em vigor de acordo com o modelo do equipamento instalado na embarcação.	CSN	NORMAM-202/DPC	até 03/04/2024	-----
05	Apresentar cópia do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS).	CSN	NORMAM-202/DPC	até 03/04/2024	-----

* Significado das siglas:

ARQ - Arqueação - NORMAM-202/DPC - Capítulo 7;

BL - Borda Livre - NORMAM/02-DPC - Capítulo 6; e

CSN - Segurança da Navegação - NORMAM-202/DPC - Capítulo 8.

3 - OBSERVAÇÕES

NR.	TEXTO
01	VAS = Vistoriador Auto Ship.
02	Vistoria realizada na cidade de Botucatu/SP.
03	Essa vistoria realizada atesta as condições verificadas no momento da mesma. Quaisquer alterações e/ou modificações na referida embarcação, após a realização desta vistoria, são de total responsabilidade do Armador/Proprietário e em caso desta ocorrência, deverão ser comunicadas à Auto Ship - Organização Reconhecida.
04	Para realização desta vistoria foi utilizado os Planos e os Documentos Técnicos elaborados pelo Engenheiro Naval Sérgio Lukine – CREA nº 5060280889-SP, conforme ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) nº 28027230231497628.



RELATÓRIO DE VISTORIA

RELATÓRIO DE VISTORIA DE EMBARCAÇÃO

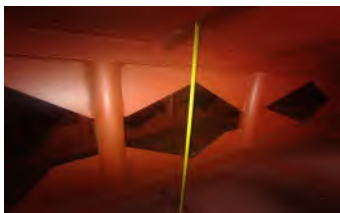
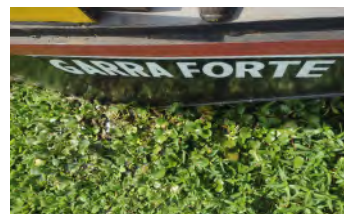
NÚMERO - RVAS - 24922

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Auto Ship - Entidade Certificadora de Embarcações Ltda.

05	No ato desta vistoria, foram verificados as dimensões e os volumes dos espaços fechados abaixo e acima do convés principal, conforme NORMAM-202/DPC / Capítulo 7.
06	A embarcação foi vistoriada de acordo com os requisitos da NORMAM-202/DPC – Capítulo 6 – Item 0631)a), assegurando a Borda Livre atribuída e as boas condições de funcionamento dos dispositivos aplicáveis a este capítulo.
07	No ato desta vistoria, foi constatado que a embarcação já possuía as luzes de navegação aceitas pela DPC.
08	Durante esta vistoria foi constatado que o extintores de incêndio, encontravam-se em condições satisfatórias, dentro do prazo de validade e em conformidade com Memorial Descritivo.
09	É responsabilidade do proprietário e do seu preposto a manutenção das condições de atribuição da borda livre previstas na NORMAM-202/DPC – Capítulo 6 – Item 6.33 e que foram consideradas ou avaliadas por ocasião do cálculo para emissão do certificado ou das vistorias regulamentares.
10	Materiais de salvatagem, constatados durante esta vistoria: 03 Coletes salva-vidas (tamanho grande “adulto”) - Classe III e 02 Boias salva-vidas com retinida flutuante.
11	No ato desta vistoria foi verificado que os equipamentos de salvatagem e combate a incêndio, estavam em condições satisfatórias, assim atendendo a NORMAM-202/DPC.
12	Para manter a validade do Certificado, a embarcação deverá ser vistoriada de acordo com a data da próxima vistoria ou em caso de qualquer avaria. Caso isso não ocorra o Certificado fica automaticamente cancelado.

4 - FOTOS

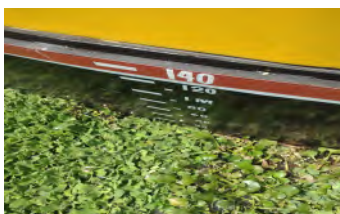
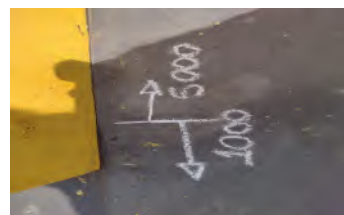




RELATÓRIO DE VISTORIA
RELATÓRIO DE VISTORIA DE EMBARCAÇÃO

NÚMERO - RVAS - 24922

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Auto Ship - Entidade Certificadora de Embarcações Ltda.



Expedido em Barra Bonita - SP, em 13 de novembro de 2023.



VISTORIADOR NAVAL
FELIPE DE OLIVEIRA ALFONSO
CREA: 5071007316/SP

ITENS - DIVERSOS

gt	CAIXA ESTANQUE	SUSPENSÃO	MCP	MOTOR DE COMBUSTÍVEL PRINCIPAL
AE	ANTER. ESTANQUE	COEIRO DUPLIO	FV	REVERSOR
es	PORTA DE VISITA ESTANQUE		PA	PLANO VHF + AS
MA	MOINETE/QUINCHO DA ANCORAS		LA	LANTERNA COM FILHAS SOBRESSALIENTES
AC	ANCORA		AP	APTO / BUZINA
BR	BOMBA DE REFRIGERAÇÃO		PR	PRUMO DE MÃO
BH	BOMBA HIDRÁULICA		AL	ALARMES - NÍVEL - PRESSÃO - TEMPER.
BAT	BATERIA		AG	ÁGUA MISTURADA
TAR	TANQUE DE ÓLEO DIESEL I e II		BI	BIMÓDULO
TOH	TANQUE DE ÓLEO HIDRÁULICO		RE	RELEVO
			BU	BUSSOLA

LIZES DE NAVEGAÇÃO

ITEM	TIPO	SETOR	COR	ALCANCE	ALTURA/CONVÉS
L1	MASTRO	225°	BRANCA	5 MILHAS 6,90m	
L2	FUNDO	360°	BRANCA	2 MILHAS 2,48m	
L3	ESP	360°	ENCORVADA	2 MILHAS 4,40m	
L4	MANEIRTE	360°	BRANCA	2 MILHAS 5,40m	
L5	BRANCO 80/RE	112,5°	ENCORV.VERDE	2 MILHAS 3,75m	
L6	ALCAMPADO	135°	BRANCA	2 MILHAS 3,75m	

ES - Embarcação SEM Governo
MANEIRTE - Embarcação com manobra restrita

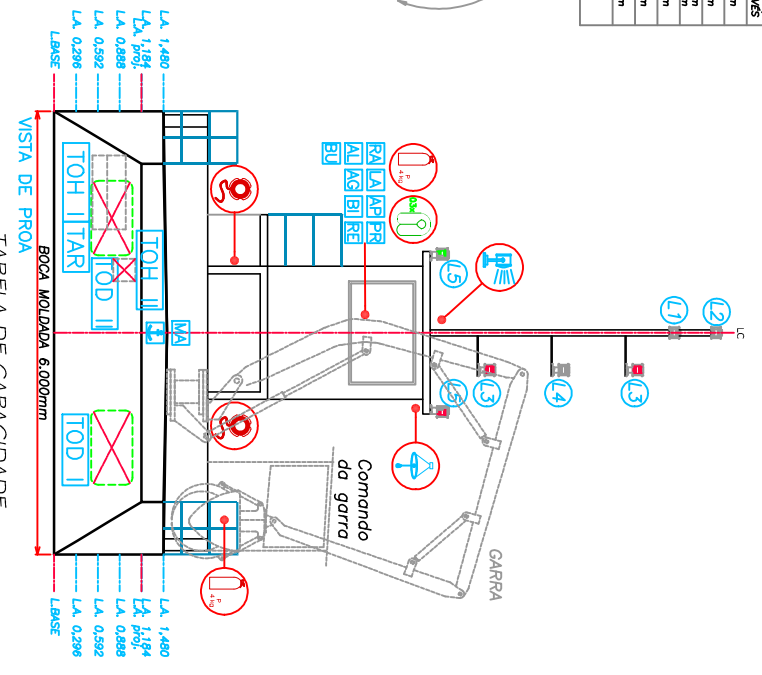
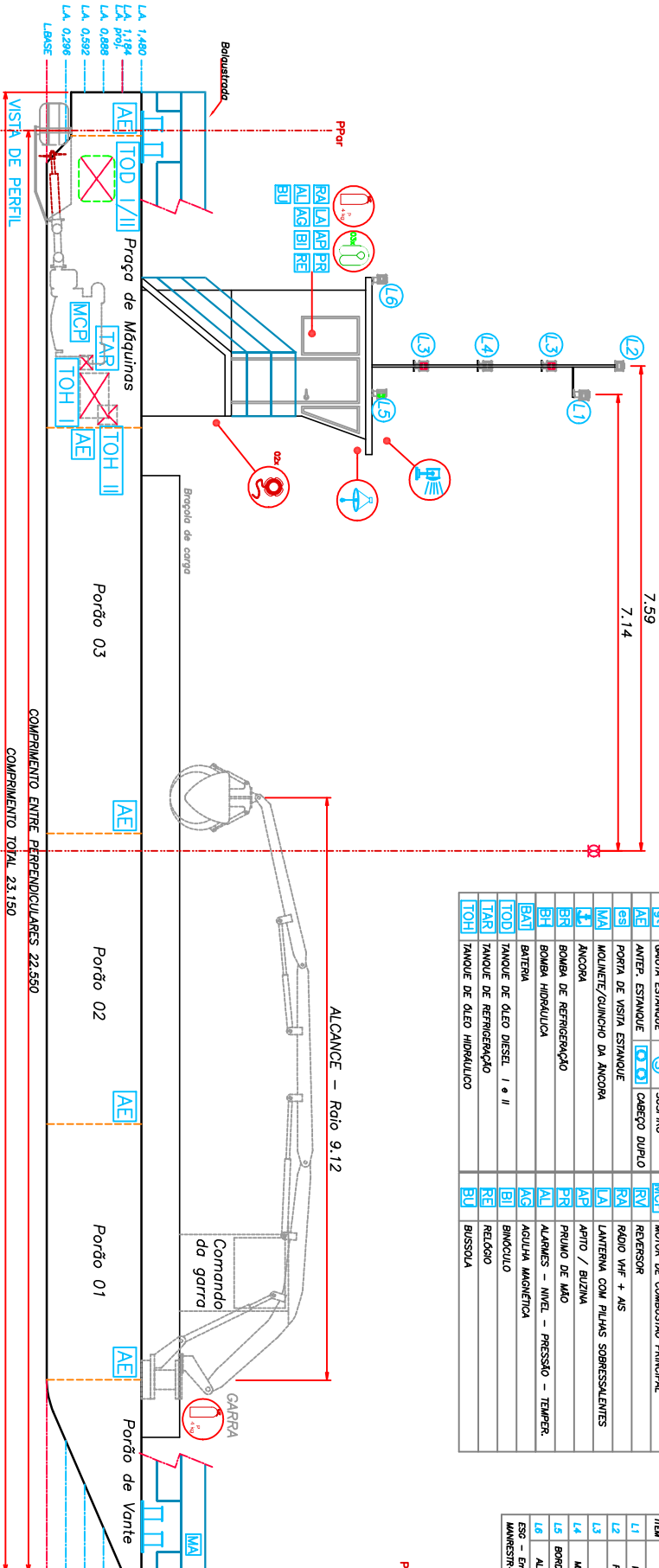
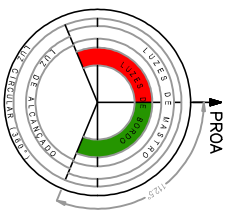


TABELA DE CAPACIDADE

Compartimentos	Vol. Moldado (m³)	Vol. (m³)	LOG (m)	KG	Peso (t)	Peso (t)	Localização
Área de Carga	53.184	50.525	0.250	2.080	-1.184	98.133	Entre Covens
Tp. de Óleo Diesel I - TOD I	0.275*	0.275	-10.520	0.780	0.85	0.234	01 - 03
Tp. de Óleo Diesel II - TOD II	0.275*	0.275	-10.520	0.780	0.85	0.234	01 - 03
Tp. de Óleo Hidráulico - TOH I	0.315*	0.315	-1.125	0.745	0.85	0.284**	08 - 10
Tp. de Óleo Hidráulico - TOH II	0.027*	0.027	-6.825	0.980	0.85	0.023**	09 - 10
Tp. de Refrigeração - TAR	0.044	0.044	-7.640	0.620	1.00	0.044**	06 - 08

O VOLUME TOL. DOS TANQUES, CORRESPONDE AO VOLUME MOLDOADO

NOTAS: 1. AS COMBUSTÍVEIS, AS ESTIMATIVAS, AS REFRIGERAÇÕES, LOG - 50% * TANQUES NÃO ESTIMATIVADOS ** TANQUES NÃO COMBUSTÍVEIS - ADOPTANDO AO PESO LÍQU. CONTEINER (MTN 44.11 t)

TABELA DE SEGURANÇA

SIMBOL	NOMENCLATURA	QUANTIDADE	Observação	Observação
EXTINTOR DE PÓ QUÍMICO	01	01	02	04 Kg
EXTINTOR DE PÓ QUÍMICO	-	-	-	12 Kg
COLETE SALVA VIDAS	-	03	-	CLASSE III - ADULTO
COLETE SALVA VIDAS	-	-	-	CLASSE III - INFANTIL
BOM SALVA-VIDAS COM RETENÇÃO	-	02	-	CLASSE III
APARELHO FLUTUANTE	-	-	-	-
BOMBA DE ESGOTO - WS **	-	-	01	15.00m³/h
BOMBA DE INCENDIO	-	-	-	-
SINO	-	01	-	01 -
HELÓFOTE	01	-	-	01 -
SADA DE EMERGENÇA	-	-	01	01 -
ROIA DE FUGA	-	-	01	01 -

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

COMPIMENTO TOTAL	23.150	m
COMPIMENTO ENTRE PERPENDICULARES	22.550	m
BOCA MOLDOADA	6.000	m
PONTAL MOLDOADO	1.480	m
CALADO DE PROLETO (H. Proj.)	1.180	m

GARRA FORTE

FUNDADAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS

FUNDADAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS

PLANO DE ARRANJO GERAL - LIZES DE NAVEGAÇÃO - SEGURANÇA E CAPACIDADE

RESPONSÁVEL TÉCNICO

Eng. Naval Sérgio Lukin

CO-RESPONSÁVEL TÉCNICO

Eng. Naval Roberto Milante Jr.

Eng. Naval Roberto Milante Jr.

1:50

1/1

039-23

CONVENÇÃO SOBRE O REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972

As Partes da presente Convenção;

DESEJANDO manter um alto nível de segurança no mar;

ATENTAS à necessidade de revisão e atualização do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar anexo ao Ato Final da Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960;

HAVENDO CONSIDERADO esse Regulamento à luz dos desenvolvimentos desde a sua aprovação.

ACORDARAM como segue:

ARTIGO I Obrigações Gerais

As Partes da presente Convenção se comprometem a levar a efeito as Regras e outros Anexos que constituem o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, (a seguir referido como “o Regulamento”) anexo à presente.

ARTIGO II Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão

1. A presente Convenção permanecerá aberta para assinatura até 1º de junho de 1973, após o que permanecerá aberta para adesão.
2. Estados-Membros das Nações Unidas, ou de qualquer das Agências Especializadas, ou a Agência Internacional de Energia Atômica, ou Partes do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, podem tornar-se Partes da presente Convenção através de:
 - a) assinatura sem reservas para ratificação, aceitação ou aprovação;
 - b) assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
 - c) adesão.

3. A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão será efetivada pelo depósito de um instrumento pertinente junto à Organização Marítima Internacional (a seguir referida como “a Organização”) que informará aos Governos dos Estados que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram, sobre o depósito de cada instrumento e a data desse depósito.

ARTIGO III **Aplicação Territorial**

1. As Nações Unidas, nos casos em que elas forem a autoridade administrativa de um território, ou qualquer Parte Contratante responsável pelas relações internacionais de um território, podem, em qualquer época, através de notificação escrita dirigida ao Secretário-Geral da Organização (a seguir referido como “o Secretário-Geral”), estender a aplicação da presente Convenção a esse território.
2. A presente Convenção se estenderá, a partir da data do recebimento da notificação ou de outra data especificada na notificação, ao território pertinente.
3. Qualquer notificação feita de acordo com parágrafo 1 deste Artigo pode ser retirada com relação a qualquer território mencionado nessa notificação e a extensão desta Convenção a esse território cessará sua aplicação após um ano ou período maior, conforme pode ser especificado na ocasião da retirada.
4. O Secretário-Geral informará a todas as Parte Contratantes sobre a notificação de qualquer extensão ou retirada de qualquer extensão comunicada de acordo com este Artigo.

ARTIGO IV **Entrada em Vigor**

1. (a) A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data em que pelo menos 15 Estados, cujas frotas mercantes conjuntas venham a constituir pelo menos 65% do número ou da arqueação da frota mundial de embarcações de arqueação bruta igual ou superior a 100, se tornarem Partes da mesma, prevalecendo destas duas a condição que primeiro for alcançada.

(b) Não obstante as provisões do subparágrafo (a) deste parágrafo, a presente Convenção não entrará em vigor antes de 1º de janeiro de 1976.

2. A entrada em vigor para Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem ou adiram a esta Convenção de acordo com o Artigo II, após as condições estabelecidas no subparágrafo 1 (a) terem sido satisfeitas e antes da Convenção haver entrado em vigor, será na data de entrada em vigor da Convenção.
3. A entrada em vigor para Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem ou adiram após a data na qual esta Convenção entrar em vigor, será na data de depósito de um instrumento de acordo com o Artigo II.
4. Após a data de entrada em vigor de uma emenda a esta Convenção de acordo com o parágrafo 4 do Artigo VI, qualquer ratificação, aceitação, aprovação ou adesão se aplicará à Convenção como emendada.
5. Na data de entrada em vigor desta Convenção, o Regulamento substitui e anula o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1960.
6. O Secretário-Geral informará aos Governos dos Estados que assinaram ou aderiram a esta Convenção sobre a data de sua entrada em vigor.

ARTIGO V

Conferência para Revisão

1. A Organização poderá convocar uma Conferência para o propósito de revisão desta Convenção ou do Regulamento ou ambos.
2. A Organização convocará uma Conferência das Partes Contratantes para o propósito de revisão desta Convenção ou do Regulamento ou de ambos, a requerimento de pelo menos um terço das Partes Contratantes.

ARTIGO VI

Emendas ao Regulamento

1. Qualquer emenda ao Regulamento proposta por uma Parte Contratante será considerada na Organização a pedido desta Parte.
2. Caso seja adotada por maioria de dois terços dos votantes presentes no Comitê de Segurança Marítima da Organização, tal emenda será comunicada a todas as Partes Contratantes e Membros da Organização, pelo menos seis meses antes da sua consideração pela Assembleia da Organização. Qualquer Parte Contratante que não seja Membro da Organização terá direito à participação quando da consideração da emenda pela Assembleia.

3. Caso seja adotada por maioria de dois terços dos votantes presentes na Assembléia, a emenda será comunicada pelo Secretário-Geral a todas Partes Contratantes, para sua aceitação.
4. Tal emenda entrará em vigor em data a ser determinada pela Assembléia por ocasião de sua adoção, a não ser que, em data anterior à determinada pela Assembléia, à mesma ocasião, mais de um terço das Partes Contratantes notifiquem a Organização sobre suas objeções à emenda. O estabelecimento pela Assembléia das datas a que se refere o mesmo parágrafo será feito por maioria de dois terços dos votantes presentes à mesma.
5. Toda emenda, ao entrar em vigor, substituirá e anulará qualquer provisão anterior à qual se refira, para todas as partes Contratantes que não apresentarem objeções à emenda.
6. O Secretário-Geral informará todas as Partes Contratantes e Membros da Organização sobre qualquer demanda e comunicação, de acordo com o presente Artigo, bem como sobre a data em que qualquer emenda entrará em vigor.

ARTIGO VII

Denúncia

1. A presente Convenção poderá ser denunciada por uma Parte Contratante em qualquer época, após decorridos cinco anos a partir da data em que a Convenção houver entrado em vigor para esta Parte.
2. A denúncia será efetivada mediante o depósito de um instrumento pertinente na Organização. O Secretário-Geral informará a todas as demais Partes Contratantes sobre o recebimento do instrumento de denúncia e sobre a data de seu depósito.
3. Uma denúncia terá efeito por um ano, ou período maior que poderá ser especificado no instrumento, após o seu depósito.

ARTIGO VIII

Depósito e Registro

1. A presente Convenção e o Regulamento serão depositados na Organização, e o Secretário-Geral expedirá cópias autênticas certificadas dos mesmos a todos os Governos de Estados que tenham assinado esta Convenção ou a ela aderido.

2. Quando da entrada da presente Convenção em vigor, seu texto será transmitido pelo Secretário-Geral ao Secretariado das Nações Unidas, para registro e publicação de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO IX

Idiomas

A presente Convenção é instituída, juntamente com o Regulamento, em um único exemplar redigido nos idiomas inglês e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Serão preparadas e depositadas, juntamente com o original assinado, traduções oficiais nos idiomas russo e espanhol.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os abaixo-assinados*, devidamente autorizados para tanto, por seus respectivos Governos, assinaram a presente Convenção.

CONCLUÍDO EM LONDRES, aos vinte de outubro de mil novecentos e setenta e dois.

* A Lista de assinaturas não é reproduzida.

REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR

REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972

PARTE A - GENERALIDADES

REGRA I

Aplicação

- (a) Estas Regras se aplicarão a todas as embarcações em alto mar e em todas as águas a este ligadas, navegáveis por navios de alto-mar.
- (b) Nenhuma disposição destas Regras deve prejudicar o cumprimento de disposições de regras especiais baixadas pela autoridade competente sobre navegação nos ancoradouros, portos, rios, lagos ou vias de navegação interior ligadas ao alto mar e navegáveis por navios de alto-mar. Tais regras especiais deverão ser, tanto quanto possível, concordantes com as presentes Regras.
- (c) Nenhuma disposição destas Regras deve prejudicar o cumprimento de disposições de quaisquer regras especiais baixadas pelo Governo de qualquer Estado, referentes às luzes adicionais de posição ou sinalização, marcas ou sinais adicionais de apito para navios de guerra ou embarcações navegando em comboio, ou referente às luzes adicionais de posição ou sinalização, ou marcas para embarcações de pesca engajadas na pesca em flotilha. Estas luzes adicionais de posição ou sinalização, marcas ou sinais sonoros adicionais serão, tanto quanto possível, tais que não possam ser confundidos com qualquer luz, marca ou sinal autorizado em qualquer parte destas Regras.
- (d) A Organização poderá adotar esquemas de separação de tráfego para atender ao propósito destas Regras.
- (e) Sempre que o Governo interessado houver determinado que uma embarcação de construção especial ou destinada a fins especiais não possa cumprir inteiramente as disposições de quaisquer destas Regras, no que se refere ao número, posição, alcance ou setor de visibilidade de luzes ou marcas, bem como ao posicionamento e características de equipamentos de sinalização sonora, tal embarcação deverá obedecer a outras disposições referentes ao número, posição, alcance ou setor de visibilidade de luzes ou marcas, bem como posicionamento e características de equipamentos de sinalização sonora, como houver sido determinado por aquele Governo, tão próximo quanto possível das disposições destas regras, para essa embarcação.

REGRA 2

Responsabilidade

- (a) Nada nestas Regras dispensará qualquer embarcação ou seu proprietário, seu comandante ou sua tripulação das consequências de qualquer negligência no cumprimento destas Regras ou na negligência de qualquer precaução reclamada ordinariamente pela prática marinha ou pelas circunstâncias especiais do caso.
- (b) Ao interpretar e cumprir estas Regras, deverão ser levados na devida conta todos os perigos à navegação e de colisão e todas as circunstâncias especiais, inclusive as limitações das embarcações envolvidas, os quais poderão tornar um afastamento destas Regras necessário para evitar perigo imediato.

REGRA 3

Definições Gerais

Para o propósito destas Regras, exceto onde o texto o indique de modo diferente:

- (a) A palavra “embarcação” designa qualquer tipo de embarcação, inclusive embarcações sem calado, navios de vôo rasante e hidroaviões utilizados ou capazes de serem utilizados como meio de transporte sobre a água.
- (b) O termo “embarcação de propulsão mecânica” designa qualquer embarcação movimentada por meio de máquinas ou motores.
- (c) O termo “embarcação a vela” designa qualquer embarcação sob vela desde que sua máquina de propulsão, se houver, não esteja em uso.
- (d) O termo “embarcação engajada na pesca” designa qualquer embarcação pescando com redes, linhas, redes de arrasto ou qualquer outro equipamento de pesca que restringe sua manobrabilidade, mas não inclui uma embarcação pescando de corrico ou com outros equipamentos de pesca que não restringem sua manobrabilidade.
- (e) A palavra “hidroavião” designa qualquer aeronave projetada para manobra sobre a água.
- (f) O termo “embarcação sem governo” designa uma embarcação que, por alguma circunstância excepcional, se encontra incapaz de manobrar como determinado por estas Regras e, portanto, está incapacitada de se manter fora da rota de outra embarcação.

(g) O termo “embarcação com capacidade de manobra restrita” designa uma embarcação que, devido à natureza de seus serviços, se encontra restrita em sua capacidade de manobrar como determinado por estas Regras e, portanto, está incapacitada de se manter fora da rota de outra embarcação.

O termo “embarcação com capacidade de manobra restrita” compreende, mas não se limita aos seguintes casos:

- (I) as embarcações engajadas em serviços de colocação, manutenção ou retirada de sinais de navegação, cabos ou tubulações submarinas;
 - (II) as embarcações engajadas em serviços de dragagem, levantamentos hidrográficos ou oceanográficos ou trabalhos submarinos;
 - (III) as embarcações engajadas em reabastecimento ou transferência de pessoas, provisões ou carga em viagem.
 - (IV) as embarcações engajadas em lançamentos ou recolhimentos de aeronaves;
 - (V) as embarcações engajadas em operações de remoção de minas;
 - (VI) as embarcações engajadas em operação de reboque, que, por natureza, dificilmente permitem ao rebocador e a seu reboque desviarem-se do seu rumo.
- (h) O termo “embarcação restrita devido a seu calado” designa uma embarcação de propulsão mecânica que, devido a seu calado em relação à profundidade e largura de água navegável disponível, está com severas restrições quanto à sua capacidade de se desviar do rumo que está seguindo.
- (i) O termo “em movimento” se aplica a todas as embarcações que não se encontram fundeadas, amarradas à terra ou encalhadas.
- (j) As palavras “comprimento” e “boca” de uma embarcação designam seu comprimento de roda a roda e sua largura máxima.
- (k) Duas embarcações são consideradas “no visual” quando uma pode ser observada pela outra visualmente;
- (l) O termo “visibilidade restrita” designa qualquer condição na qual a visibilidade é prejudicada por nevoeiro, névoa, nevada, chuvas pesadas, tempestades de areia ou qualquer causa semelhante.
- (m) O termo “wing-in-ground (wig) craft” (nave de vôo rasante), significa uma nave multimodal que, em seu principal modo de operação, voa próximo à superfície utilizando a ação do efeito superfície.

PARTE B - REGRAS DE GOVERNO E DE NAVEGAÇÃO
SEÇÃO I - CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM QUALQUER CONDIÇÃO DE VISIBILIDADE

REGRA 4
Aplicação

As Regras desta Seção se aplicam em qualquer condição de visibilidade.

REGRA 5
Vigilância

Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação da situação e do risco de colisão.

REGRA 6
Velocidade de Segurança

Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes.

Os seguintes fatores deverão estar entre aqueles a serem considerados ao determinar-se a velocidade de segurança:

(a) por todas embarcações:

- (I) o grau de visibilidade;
- (II) a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pesqueiros ou quaisquer outras embarcações;
- (III) a capacidade de manobra da embarcação, com atenção especial quanto à sua distância de parada e às suas qualidades de giro nas condições predominantes;
- (IV) a presença, à noite, de luzes, tais como luzes da costa ou reflexos das luzes da própria embarcação;

- (V) o estado do vento, do mar e das correntes, bem como a proximidade de perigos à navegação;
 - (VI) o calado da embarcação em relação à profundidade disponível.
- (b) adicionalmente, por navios que utilizam radar:
- (I) as características, eficiência e limitações do equipamento radar;
 - (II) quaisquer restrições impostas pela escala de distância radar em uso;
 - (III) o efeito do estado do mar, condições meteorológicas e outras fontes de interferência na detecção radar;
 - (IV) a possibilidade de que embarcações pequenas, gelo e outros objetos flutuantes não sejam detectados pelo radar a uma distância adequada;
 - (V) o número, a posição e o movimento de embarcações detectadas pelo radar;
 - (VI) a determinação mais exata da visibilidade que é possível quando o radar é usado para determinar a distância de embarcações ou outros objetos nas vizinhanças.

REGRA 7

Risco de Abalroamento

- (a) Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.
- (b) Deverá ser feito uso apropriado do equipamento radar, se existente e operativo, inclusive efetuando varreduras de longa distância a fim de se obter alarme antecipado de risco de abalroamento e plotagem radar ou observação sistemática equivalente de objetos detectados.
- (c) Não devem ser feitas suposições com bases em informações insuficientes, especialmente informação radar de baixa confiabilidade.

(d) Por ocasião da determinação de existência de risco de abalroamento as seguintes considerações deverão estar entre aquelas levadas em conta:

- (I) deve ser presumido que tal risco existe caso a marcação de uma embarcação que se aproxima não se altere de modo apreciável;
- (II) as vezes tal risco pode existir mesmo quando for observada apreciável variação na marcação, particularmente quando da aproximação de uma embarcação muito grande ou um reboque, ou quando da aproximação de uma embarcação à distância muito próxima.

REGRA 8

Manobras Para Evitar Abalroamento

- (a) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de marinharia.
- (b) Toda alteração de rumo e/ou de velocidade para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias do caso permitirem, ser ampla o suficiente para ser aparentemente clara para a outra embarcação que esteja observando visualmente ou pelo radar; devem ser evitadas pequenas alterações sucessivas de rumo e/ou velocidade.
- (c) Caso haja suficiente espaço, somente a alteração do rumo pode ser a manobra mais eficaz para evitar uma situação de aproximação excessiva, desde que esta seja feita com boa antecedência, seja substancial e não resulte em nova situação de proximidade excessiva.
- (d) A manobra executada para evitar um abalroamento com outra embarcação deve ser tal que resulte numa passagem a distância segura. A eficácia da manobra deverá ser cuidadosamente verificada, até que a outra embarcação tenha finalmente passado e esteja safa.
- (e) Caso necessário, para evitar um abalroamento ou permitir mais tempo para avaliação da situação, uma embarcação deve diminuir sua velocidade ou cortar seu seguimento, parando ou invertendo seus meios de propulsão.
- (f) (I) Uma embarcação que, em virtude de quaisquer destas Regras, for obrigada a não interferir com a passagem ou passagem em segurança de outra embarcação, quando as circunstâncias do caso o exigirem, deverá manobrar com bastante antecedência de modo a deixar suficiente espaço para a passagem em segurança da outra embarcação.

- (II) Uma embarcação que estiver obrigada a não interferir com a passagem ou a passagem em segurança de outra embarcação, não estará dispensada dessa obrigação se, ao aproximar-se da outra embarcação, houver risco de abalroamento e deverá ao manobrar, respeitar integralmente as Regras desta parte.
- (III) Uma embarcação cuja passagem não deva ser impedida, continua plenamente obrigada a cumprir as Regras desta parte quando as duas embarcações se aproximam uma da outra, de modo a envolver risco de abalroamento.

REGRA 9

Canais Estreitos

- (a) Uma embarcação que estiver navegando ao longo de um canal estreito ou numa via de acesso deverá se manter tão próxima quanto seja possível e seguro do limite exterior desse canal ou via de acesso que estiver a seu boreste.
- (b) Embarcações de menos de 20 metros de comprimento ou embarcações a vela não deverão interferir na passagem de outra embarcação que só possa navegar com segurança dentro de um canal estreito ou via de acesso.
- (c) As embarcações engajadas na pesca não deverão interferir na passagem de qualquer outra embarcação que estiver navegando dentro de um canal estreito ou via de acesso.
- (d) Uma embarcação não deverá cruzar um canal estreito ou via de acesso quando, ao fazê-lo, interferir na passagem de outra embarcação que só possa navegar com segurança dentro desse canal ou via de acesso. Esta última embarcação poderá fazer uso do sinal sonoro disposto na Regra 34 (d) caso tenha dúvida sobre a intenção da embarcação que cruza o canal ou via de acesso.
- (e)
 - (I) Quando uma ultrapassagem em um canal estreito ou via de acesso só for possível se a embarcação alcançada manobrar para permitir uma ultrapassagem segura, a embarcação que pretende ultrapassar deverá indicar esta intenção emitindo o sinal sonoro apropriado disposto na Regra 34 (c) (I). A embarcação alcançada deverá, caso esteja de acordo com a ultrapassagem, emitir o sinal sonoro apropriado disposto na Regra 34 (c) (II) e manobrar de modo a permitir a ultrapassagem em segurança. Em caso de dúvida, poderá emitir os sinais sonoros dispostos na Regra 34 (d).
 - (II) Esta Regra não dispensa a embarcação que alcança de sua obrigação como disposto na Regra 13.
- (f) Quando uma embarcação estiver se aproximando de uma curva ou de uma área de um canal estreito ou via de acesso onde outras embarcações possam estar ocultas devido a obstáculos, deverá navegar com atenção e cuidado redobrados, bem como emitir o sinal sonoro apropriado disposto na regra 34 (e).

- (g) Toda embarcação deverá, se as circunstâncias o permitirem, evitar fundear em um canal estreito.

REGRA 10
Esquemas de Separação de Tráfego

- (a) Esta Regra se aplica aos esquemas de separação de tráfego adotados pela Organização e não dispensa qualquer navio de sua obrigação perante qualquer outra regra.
- (b) Uma embarcação que estiver usando um esquema de separação de tráfego deverá:
- (I) seguir na via de tráfego apropriada e na direção geral do fluxo de tráfego para essa via;
 - (II) manter-se tão longe quanto possível de uma linha ou zona de separação de tráfego;
 - (III) normalmente, entrar e sair de uma via de tráfego em seus terminais, mas, caso seja necessário entrar ou sair de uma via de tráfego ao longo de sua extensão por qualquer de seus dois lados, isso deverá ser feito com o menor ângulo possível em relação à direção geral do fluxo de tráfego.
- (c) Uma embarcação deve evitar tanto quanto possível cruzar vias de tráfego, mas se obrigada a isso, deverá fazê-lo tomando o rumo mais próximo possível da perpendicular à direção geral do fluxo do tráfego.
- (d) (I) Uma embarcação não deverá usar uma zona de tráfego costeiro quando ela puder usar com segurança a via de tráfego apropriada dentro do esquema de separação de tráfego adjacente. Não obstante, embarcações de menos de 20 metros de comprimento, embarcações a vela e barcos engajados na pesca poderão usar a zona de tráfego costeiro.
- (II) Apesar do estabelecido acima, uma embarcação poderá usar uma zona de tráfego costeiro quando partindo ou demandando um porto, uma instalação ou estrutura em mar aberto, posto da praticagem, ou qualquer outro lugar situado na zona de tráfego costeiro, ou ainda, para evitar perigo iminente.
- (e) Normalmente, uma embarcação não deverá entrar em uma zona de separação ou cruzar uma linha de separação, a menos que esteja cruzando, entrando ou saindo de uma via de separação de tráfego, exceto:
- (I) em caso de emergência, a fim de evitar perigo imediato;
 - (II) para engajar na pesca dentro da zona de separação.
- (f) Quando navegando em áreas próximas das extremidades de esquemas de separação de tráfego, uma embarcação o fará com cuidado redobrado.

- (g) Tanto quanto possível, uma embarcação deverá evitar fundear em um esquema de separação de tráfego ou em áreas próximas de suas extremidades.
- (h) Uma embarcação que não estiver se utilizando de um esquema de separação de tráfego deve evitá-lo com uma margem tão grande quanto possível.
- (i) Uma embarcação engajada na pesca não deve interferir na passagem de qualquer outra embarcação navegando ao longo de uma via de tráfego.
- (j) Um navio de comprimento inferior a 20m ou um navio a vela não devem dificultar a passagem segura de uma embarcação de propulsão mecânica navegando ao longo de uma via de tráfego.
- (k) Uma embarcação com capacidade de manobra restrita, quando engajada em operação para preservação da segurança da navegação num esquema de separação de tráfego, está dispensada do cumprimento desta Regra na medida necessária para a execução da operação.
- (l) Uma embarcação com capacidade de manobra restrita, engajada em operação de lançamento, reparo ou recolhimento de cabo submarino dentro do esquema de separação de tráfego, está dispensada do cumprimento desta Regra na medida necessária para a execução da operação.

SEÇÃO II - CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES NO VISUAL UMA DA OUTRA

REGRA 11

Aplicação

As regras desta Seção se aplicam a embarcações no visual uma da outra.

REGRA 12

Embarcações a Vela

- (a) quando duas embarcações a vela se aproximam uma da outra de maneira a envolver risco de abalroamento, uma delas deverá se manter fora do caminho da outra, como segue:
 - (I) quando cada uma das embarcações tiver o vento soprando de bordo diferente, a embarcação que recebe o vento por bombordo deverá se manter fora do caminho da outra;

- (II) quando ambas as embarcações tiverem o vento soprando do mesmo bordo, a embarcação que estiver a barlavento deverá se manter fora do caminho da que estiver a sotavento;
 - (III) quando uma embarcação com o vento a bombordo avistar outra embarcação a barlavento e não puder determinar com segurança se essa outra embarcação recebe o vento por bombordo ou por boreste, ela deverá se manter fora do caminho dessa embarcação.
- (b) Para os fins de aplicação da presente Regra, será considerado bordo de barlavento o bordo que estiver oposto àquele onde se encontra amurada a vela grande ou, no caso de embarcações armadas com velas redondas, o bordo oposto àquele onde se encontra amurada a maior vela latina.

REGRA 13

Ultrapassagem

- (a) Quaisquer que sejam as disposições contidas nas Regras da Parte B, Seções I e II, toda embarcação que esteja ultrapassando outra deverá manter-se fora do caminho dessa outra.
- (b) Deverá ser considerada uma embarcação alcançando outra, toda embarcação que se aproximar de outra, vinda de uma direção de mais de 22,5 graus para ré do través dessa última, isto é, que se ache numa posição tal em relação à embarcação alcançada que, durante a noite, só poderá ver a luz de alcançado (ou de popa) dessa outra, sem avistar nenhuma de suas luzes de bordo.
- (c) Quando houver dúvida se uma embarcação está alcançando outra, ela deverá considerar a situação como tal e manobrar de acordo.
- (d) Qualquer alteração posterior de marcação entre duas embarcações não transformará a embarcação alcançadora em embarcação que cruza o caminho da outra, de acordo com o sentido das presentes Regras, nem a dispensará da obrigação de se manter fora do caminho da embarcação alcançada, até que a tenha ultrapassado inteiramente e esteja suficientemente afastada.

REGRA 14

Situação de Roda a Roda

- (a) Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra.

- (b) Deve-se considerar a existência de tal situação quando as embarcações se avistam uma à proa da outra ou em marcações próximas da proa, de tal modo que, durante a noite, uma verá as luzes dos mastros da outra enfiadas ou quase enfiadas e/ou as luzes de ambos os bordos e, durante o dia uma embarcação observe o correspondente aspecto da outra embarcação.
- (c) Quando houver dúvida sobre a existência de tal situação, a embarcação em dúvida deverá considerá-la como existente e manobrar de acordo.

REGRA 15

Situação de Rumos Cruzados

Quando duas embarcações de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de abalroamento, a embarcação que avista a outra por boreste deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa.

REGRA 16

Ação da Embarcação Obrigada a Manobrar

Toda embarcação obrigada a se manter fora do caminho de outra embarcação deverá, tanto quanto possível, manobrar antecipada e substancialmente a fim de se manter bem safa da outra.

REGRA 17

Ação da Embarcação que tem Preferência

- (a)
 - (I) Quando uma embarcação for obrigada a manobrar, a outra deverá manter seu rumo e sua velocidade.
 - (II) Entretanto, a embarcação que tem preferência poderá manobrar para evitar um abalroamento, tão logo lhe pareça que a embarcação obrigada a manobrar não está manobrando apropriadamente em cumprimento a estas Regras.
- (b) Quando, por qualquer motivo, a embarcação que deve manter seu rumo e sua velocidade se encontrar tão próximo que um abalroamento não possa ser evitado, unicamente pela manobra da embarcação obrigada a manobrar, ela deverá manobrar da melhor maneira para auxiliar a evitar o abalroamento.
- (c) Uma embarcação de propulsão mecânica que, em situação de rumos cruzados, manobrar de acordo com o subparágrafo (a) (II) desta Regra para evitar um abalroamento com outra embarcação de propulsão mecânica, não deverá, se as condições do caso o permitirem, guinar para bombordo para outra embarcação que se encontre a seu bombordo.

- (d) Esta Regra não dispensa a embarcação obrigada a manobrar de sua obrigação de se manter fora do caminho da outra.

REGRA 18
Responsabilidade Entre Embarcações

Exceto quando disposto em contrário pelas Regras 9, 10 e 13:

- (a) Uma embarcação de propulsão mecânica em movimento, deverá manter-se fora do caminho de:
- (I) uma embarcação sem governo;
 - (II) uma embarcação com capacidade de manobra restrita;
 - (III) uma embarcação engajada na pesca;
 - (IV) uma embarcação a vela.
- (b) Uma embarcação a vela em movimento deverá manter-se fora do caminho de:
- (I) uma embarcação sem governo;
 - (II) uma embarcação com capacidade de manobra restrita;
 - (III) uma embarcação engajada na pesca.
- (c) Uma embarcação engajada na pesca em movimento deverá, tanto quanto possível, manter-se afastada do caminho de:
- (I) uma embarcação sem governo;
 - (II) uma embarcação com capacidade de manobra restrita.
- (d) (I) Toda embarcação que não uma embarcação sem governo ou uma embarcação com capacidade de manobra restrita deverá, se as circunstâncias do caso o permitirem, evitar interferir com a passagem segura de uma embarcação restrita devido ao seu calado, exibindo os sinais da Regra 28.

- (II) Uma embarcação restrita devido ao seu calado deverá navegar com cuidado redobrado, levando em plena conta suas condições especiais.
- (e) De modo geral, um hidroavião sobre a água deverá se manter bem afastado de todas embarcações e evitar interferir com a sua navegação. Entretanto, nas circunstâncias em que existir risco de abalroamento, ele deverá cumprir as Regras desta Parte.
- (f)
 - (I) Uma nave de vôo rasante quando estiver decolando, e voando próximo à superfície, deve manter-se bem afastada de todas as outras embarcações e evitar interferir com a sua navegação.
 - (II) Uma nave de vôo rasante operando na superfície da água deverá cumprir as regras desta parte como se fosse uma embarcação de propulsão mecânica.

SEÇÃO III - CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM VISIBILIDADE RESTRITA

REGRA 19

Condução de Embarcações em Visibilidade Restrita

- (a) Esta Regra se aplica à embarcação fora do visual uma da outra, quando navegando dentro ou próximo de uma área de visibilidade restrita.
- (b) Toda embarcação deve seguir em velocidade segura, adaptada às circunstâncias e condições de restrita visibilidade predominantes. Uma embarcação de propulsão mecânica deverá ter suas máquinas prontas para manobra imediata.
- (c) Toda embarcação deve prestar a devida atenção às circunstâncias e condições de restrita visibilidade predominantes quando do cumprimento das Regras da Seção I desta Parte.
- (d) Uma embarcação que detectar a presença de outra embarcação, apenas pelo radar, deve determinar se está se desenvolvendo uma situação de grande proximidade e/ou risco de abalroamento. Caso assim seja, ela deverá manobrar para evitá-los com antecedência; se esta manobra consistir de uma alteração do rumo, o seguinte deve ser evitado, desde que possível:
 - (I) uma alteração do rumo para bombordo, para uma embarcação por ante-a-vante do través, exceto se esta for alcançada em uma ultrapassagem;
 - (II) uma mudança de rumo em direção a uma outra embarcação que se encontra no través ou por ante-a ré do través.

- (e) Exceto quando houver sido determinado que não existe risco de abalroamento, toda embarcação que ouvir o sinal de cerração de outra aparentemente por ante-a-vante de seu través, ou que não possa evitar uma situação de grande proximidade com outra embarcação por ante-a-vante de seu través, deve reduzir sua velocidade ao mínimo que lhe permita manter seu rumo. Caso necessário, deverá retirar todo seu seguimento e em todos os casos navegar com extrema cautela até que passe o perigo de abalroamento.

PARTE C - LUZES E MARCAS

REGRA 20

Aplicação

- (a) As Regras desta Parte se aplicam em todas as condições de tempo.
- (b) As Regras referentes às luzes se aplicam do pôr ao nascer do Sol e, durante esse período, não devem ser exibidas outras luzes, exceto aquelas que não possam ser confundidas com as luzes especificadas nestas Regras, que não prejudiquem sua visibilidade ou suas características distintivas ou interfiram na manutenção de vigilância apropriada.
- (c) As luzes prescritas nestas Regras, se instaladas, também serão exibidas entre o nascer e o pôr-do-sol em visibilidade restrita e poderão ser exibidas em todas as demais circunstâncias quando parecer necessário.
- (d) As Regras referentes a marcas se aplicam ao período diurno.
- (e) As luzes e marcas especificadas nestas Regras devem estar de acordo com as disposições do Anexo I a este Regulamento.

REGRA 21

Definições

- (a) “Luz de mastro” significa uma luz branca contínua, situada sobre o eixo longitudinal da embarcação, visível em um setor horizontal de 225 graus desde a proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través em ambos os bordos da embarcação.

- (b) “Luzes de bordos” significam luzes contínuas, uma verde a boreste e uma encarnada a bombordo, visíveis em setores horizontais de 112,5 graus desde a proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través de seu respectivo bordo. Em embarcações de comprimento inferior a 20 metros, as luzes de bordos podem ser combinadas em uma única lanterna instalada sobre o eixo longitudinal da embarcação.
- (c) “Luz de alcançado” significa uma luz branca contínua situada tão próximo quanto possível da popa, visível num setor horizontal de 135 graus, e posicionada de modo a projetar sua luz sobre um setor de 67,5 graus, de cada bordo, a partir da popa.
- (d) “Luz de reboque” significa uma luz amarela com as mesmas características da luz de alcançado, definidas no parágrafo (c) desta Regra.
- (e) “Luz circular” significa uma luz contínua visível num arco de horizonte de 360 graus.
- (f) “Luz intermitente” significa uma luz com lampejos em intervalos regulares de frequência igual ou superior a 120 lampejos por minuto.

REGRA 22

Visibilidade das Luzes

As Luzes prescritas nesta Regras devem ter uma intensidade como especificado na Seção 8 do Anexo I a este Regulamento, de modo a serem visíveis nas seguintes distâncias mínimas:

- (a) Em embarcações de comprimento igual ou superior a 50 metros:
 - luz de mastro, 6 milhas;
 - luzes de bordos, 3 milhas;
 - luz de alcançado, 3 milhas;
 - luz de reboque, 3 milhas;
 - luz circular branca, encarnada, verde ou amarela, 3 milhas.
- (b) Em embarcações de comprimento igual ou superior a 12 metros, porém inferior a 50 metros:
 - luz de mastro, 5 milhas; quando o comprimento da embarcação for inferior a 20 metros, 3 milhas;
 - luzes de bordos, 2 milhas;
 - luz de alcançado, 2 milhas;
 - luz de reboque, 2 milhas;
 - luz circular branca, encarnada, verde ou amarela, 2 milhas.

(c) Em embarcações de comprimento inferior a 12 metros:

- luz de mastro, 2 milhas;
- luzes de bordos, 1 milha;
- luz de alcançado, 2 milhas;
- luz de reboque, 2 milhas;
- luz circular branca, encarnada, verde ou amarela, 2 milhas.

(d) Em embarcações ou objetos parcialmente submersos e difíceis de serem avistados, sendo rebocados;

- luz circular branca, 3 milhas.

REGRA 23

Embarcação de Propulsão Mecânica em Movimento

(a) Uma embarcação de propulsão mecânica em movimento deve exhibir:

- (I) uma luz de mastro a vante;
- (II) uma segunda luz de mastro, à ré e mais alta que a de vante; uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros não é obrigada a exhibir esta segunda luz de mastro, mas poderá fazê-lo;
- (III) luzes de bordos;
- (IV) uma luz de alcançado.

(b) Uma embarcação de colchão de ar, quando operando sem calado, deve exhibir, além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma luz circular intermitente amarela.

(c) Uma nave de vôo rasante somente quando estiver decolando, amerrisando e em vôo próximo à superfície, deverá exhibir, além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma luz circular intermitente encarnada, de alta intensidade.

- (d)
 - (I) Uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 12 metros de comprimento pode, ao invés das luzes no parágrafo (a) desta Regra, exhibir uma luz circular branca e luzes de bordos;
 - (II) Uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 7 metros de comprimento, cuja velocidade máxima não exceda 7 nós pode, ao invés das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, exhibir uma luz circular branca e deve, se possível, também exhibir luzes de bordos;

- (III) A luz de mastro ou luz circular branca em uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 12 metros de comprimento pode ser deslocada do eixo longitudinal da embarcação se a adaptação no eixo não for possível, desde que as luzes de bordos estejam combinadas em uma lanterna que deverá estar localizada no eixo longitudinal da embarcação, ou colocada o mais próximo possível da mesma linha longitudinal sobre a qual se encontra a luz de mastro ou a luz circular branca.

REGRA 24

Rebocando e Empurrando

- (a) Quando rebocando, uma embarcação de propulsão mecânica deve exibir:
 - (I) em lugar da luz prescrita na Regra 23 (a) (I) ou (a) (II), duas luzes de mastro, em linha vertical. Quando o comprimento do reboque, medido a partir da popa do rebocador até a popa do rebocado for superior a 200m, três dessas luzes em linha vertical.
 - (II) luzes de bordos;
 - (III) luz de alcançado;
 - (IV) luz de reboque, em linha vertical, acima da luz de alcançado;
 - (V) quando o comprimento de reboque for superior a 200 metros, uma marca em forma de losango, situada onde melhor possa ser vista.
- (b) Quando uma embarcação empurradora e uma embarcação empurrada estão rigidamente ligadas entre si, formando uma unidade integrada, elas devem ser consideradas como uma só embarcação de propulsão mecânica e exibir as luzes prescritas na Regra 23.
- (c) Uma embarcação de propulsão mecânica empurrando ou rebocando a contra-bordo, exceto no caso de uma unidade integrada, deve exibir:
 - (I) em lugar da luz prescrita na Regra 23 (a) (I) ou (a) (II), duas luzes de mastro, em linha vertical;

- (II) luzes de bordos;
- (III) luz de alcançado.
- (d) Uma embarcação de propulsão mecânica, à qual se apliquem os parágrafos (a) ou (c) desta Regra, deverá também cumprir a Regra 23 (a) (II).
- (e) Uma embarcação, ou um objeto sendo rebocado, outros que os mencionados no parágrafo (g) desta Regra, deve exhibir:
 - (I) luzes de bordos;
 - (II) luz de alcançado;
 - (III) quando o comprimento do reboque for superior a 200 metros, uma marca em forma de losango onde melhor possa ser vista.
- (f) sempre que qualquer número de embarcações, rebocadas a contrabordo ou empurradas em um só grupo, deva esse grupo exhibir as luzes como uma única embarcação:
 - (I) uma embarcação empurrada adiante que não seja parte de uma unidade integrada deve exhibir, no extremo de vante, luzes de bordo;
 - (II) uma embarcação rebocada a contrabordo deve exhibir uma luz de alcançado e, no extremo de vante, luzes de bordos.
- (g) Uma embarcação ou um objeto parcialmente submerso, difícil de ser avistado, ou uma combinação de tais embarcações ou objetos sendo rebocados, deve exhibir:
 - (I) se com menos de 25 metros de boca, uma luz circular branca sobre ou próxima à extremidade de vante e uma sobre ou próxima à extremidade de ré, exceto para os “dracones”, que estão dispensados de exhibir a luz sobre ou próxima da extremidade de vante;
 - (II) se com 25 metros ou mais de boca, duas luzes circulares brancas adicionais, colocadas nas bordas ou em suas proximidades;

- (III) se com mais de 100 metros de comprimento, luzes circulares brancas adicionais entre as luzes prescritas nos subparágrafos (I) e (II), de modo que a distância entre as luzes não exceda a 100 metros;
 - (IV) uma marca em forma de losango na extremidade de ré ou próximo à extremidade de ré da última embarcação ou objeto sendo rebocado e, se o comprimento do reboque exceder a 200 metros, uma marca adicional em forma de losango, onde melhor possa ser vista, localizada o mais avante possível.
- (h) Quando, por uma razão justificada, for impraticável a uma embarcação ou a um objeto sendo rebocado exibir as luzes ou marcas prescritas no parágrafo (e) ou (g) desta Regra, devem ser tomadas todas as medidas possíveis para iluminar a embarcação ou o objeto rebocado, ou, pelo menos, para indicar sua presença.
- (I) Quando, por uma razão justificada, for impraticável a uma embarcação que normalmente não efetua operações de reboque exibir as luzes prescritas nos parágrafos (a) ou (c) desta Regra, tal embarcação não será obrigada a exibir essas luzes quando rebocando uma outra embarcação em perigo ou necessitando de socorro. Todas as medidas possíveis devem ser tomadas para indicar da forma autorizada na Regra 36, a natureza da ligação entre a embarcação de reboque e a embarcação rebocada, em particular iluminando-se o cabo de reboque.

REGRA 25

Embarcações a Vela em Movimento e Embarcações a Remo

- (a) Uma embarcação a vela em movimento deve exibir:
- (I) luzes de bordos;
 - (II) luz de alcançado.
- (b) Em uma embarcação a vela de comprimento inferior a 20 metros, as luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra podem ser exibidas por meio de uma lanterna combinada, instalada no ou próximo do tope do mastro, onde melhor possa ser vista.
- (c) Além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma embarcação a vela em movimento pode exibir, no, ou próximo do tope do mastro, onde melhor possam ser vistas, duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior encarnada e a inferior verde, mas estas luzes não poderão ser usadas juntamente com a lanterna combinada, permitida no parágrafo (b) desta Regra.

- (d) (I) Uma embarcação a vela de comprimento inferior a 7 metros deve, se possível, exibir as luzes prescritas nos parágrafos (a) ou (b) desta Regra, mas, caso não o faça, deve ter sempre pronta uma lanterna elétrica ou uma lanterna a óleo acesa, exibindo luz branca, que será mostrada com tempo suficiente para evitar um abalroamento.
- (II) Uma embarcação a remo pode exibir as luzes prescritas nesta Regra para embarcações a vela, mas, caso não o faça, deve ter sempre pronta uma lanterna elétrica ou uma lanterna a óleo acesa, exibindo luz branca, que será mostrada com o tempo suficiente para evitar um abalroamento.
- (e) Uma embarcação navegando a vela, quando também usando sua propulsão mecânica, deve exibir a vante, onde melhor possa ser vista, uma marca em forma de cone, com o vértice para baixo.

REGRA 26

Embarcações de Pesca

- (a) Uma embarcação engajada na pesca, em movimento ou fundeada, deve exibir apenas as luzes e as marcas prescritas nesta Regra.
- (b) Uma embarcação engajada na pesca de arrasto, pelo que se entende o arrastar através da água uma rede ou outro dispositivo usado como aparelho de pesca, deve exibir:
 - (I) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior verde e a inferior branca, ou uma marca composta por dois cones unidos por seus vértices, dispostos na vertical;
 - (II) uma luz de mastro, por ante-a-ré e acima da luz circular verde; uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros não será obrigada a exibir esta luz de mastro, mas poderá fazê-lo;
 - (III) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordo e uma luz de alcançado.

- (c) Uma embarcação engajada na pesca, que não seja de arrasto, deve exhibir:
 - (I) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior encarnada e a inferior branca, ou uma marca composta por dois cones unidos por seus vértices dispostos na vertical;
 - (II) quando o equipamento de pesca se estender a mais de 150 metros, medidos horizontalmente a partir da embarcação, uma luz circular branca ou um cone com o vértice para cima, na direção do aparelho;
 - (III) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordos e uma luz de alcançado.
- (d) Os sinais adicionais descritos no Anexo II a estas regras se aplicam às embarcações engajadas em pesca a pequena distância de outras embarcações também engajadas na pesca.
- (e) Quando não engajada na pesca, uma embarcação de pesca não deve exhibir as luzes e marcas prescritas nesta Regra, mas apenas aquelas prescritas para uma embarcação de seu comprimento.

REGRA 27

Embarcações sem Governo ou com Capacidade de Manobra Restrita

- (a) Uma embarcação sem governo deve exhibir:
 - (I) duas luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas;
 - (II) duas esferas ou marcas semelhantes dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas;
 - (III) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordos e uma luz de alcançado.
- (b) Uma embarcação com capacidade de manobra restrita, exceto uma embarcação engajada em operações de remoção de minas, deve exhibir:
 - (I) três luzes circulares dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas. As luzes superior e inferior deverão ser encarnadas e a do meio branca;

- (II) três marcas dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas, sendo a superior e a inferior esferas e a do meio uma marca em forma de losango;
 - (III) quando com seguimento, além das luzes prescritas no subparágrafo (I), luz ou luzes de mastro, luzes de bordos e uma luz de alcançado;
 - (IV) quando fundeada, além das luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (I) e (II), a luz, luzes ou marcas prescritas na Regra 30.
- (c) Uma embarcação de propulsão mecânica, engajada em uma operação de reboque, com restrição severa em sua capacidade de alterar o rumo do dispositivo do reboque, deve, além das luzes ou marcas prescritas na Regra 24 (a), exibir as luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (b) (I) e (II) desta Regra.
- (d) Uma embarcação engajada em operações submarinas ou de dragagem, com capacidade de manobra restrita, deve exibir as luzes e marcas prescritas nos subparágrafos (I), (II) e (III) desta Regra, e quando existir uma obstrução deve exibir adicionalmente:
- (I) duas luzes circulares encarnadas ou duas esferas, dispostas em linha vertical para indicar o bordo onde se encontra a obstrução;
 - (II) duas luzes circulares verdes ou duas marcas, em forma de losango, dispostas em linha vertical para indicar o bordo pelo qual outra embarcação poderá passar;
 - (III) quando fundeada, deverá exibir as luzes ou marcas prescritas neste parágrafo em lugar das prescritas na Regra 30.
- (e) Sempre que o porte de uma embarcação engajada em operações submarinas tornar impraticável a exibição de todas as luzes e marcas prescritas no parágrafo (d) desta Regra, deve exibir:
- (I) três luzes circulares, em linha vertical, onde possam melhor ser vistas. As luzes superior e inferior devem ser encarnadas e a central deve ser branca;
 - (II) uma réplica exata da bandeira “A” do Código Internacional de Sinais, altura mínima de 1 metro. Devem ser tomadas precauções a fim de assegurar sua visibilidade em todos os setores.

- (f) Uma embarcação engajada em operações de remoção de minas deve, além das luzes prescritas para embarcação de propulsão mecânica na Regra 23, ou as luzes ou a marca para uma embarcação fundeada prescritas, como apropriado, na Regra 30, exibir três luzes circulares verdes ou três esferas. Uma dessas luzes ou marcas deverá ser exibida próxima do tope do mastro de vante e as outras duas, uma em cada lais da verga do mesmo mastro. Estas luzes ou marcas indicam que é perigoso a outra embarcação aproximar-se a menos de 1.000 metros da embarcação que está efetuando a remoção de minas.
- (g) Embarcações de comprimento inferior a 12 metros, exceto aquelas engajadas em operações submarinas, não serão obrigadas a exibir as luzes e as marcas prescritas nesta Regra.
- (h) Os sinais prescritos nesta Regra não são sinais de embarcações em perigo e necessitando de assistência. Tais sinais constam do Anexo IV, deste Regulamento.

REGRA 28

Embarcações Restritas devido ao seu Calado

Uma embarcação restrita devido ao seu calado pode, além das luzes prescritas para embarcações de propulsão mecânica na Regra 23, exibir três luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical, ou uma marca constituída por um cilindro, onde melhor possam ser vistas.

REGRA 29

Embarcações de Praticagem

- (a) Uma embarcação engajada em serviço de praticagem deve exibir:
 - (I) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, a superior branca e a inferior encarnada, situadas no ou próximo do tope do mastro;
 - (II) quando em movimento, adicionalmente, luzes de bordos e uma luz de alcançado;
 - (III) quando fundeada, além das luzes prescritas no subparágrafo (I), a luz, as luzes ou marca prescritas na Regra 30 para embarcações fundeadas.
- (b) Quando não engajadas em serviços de praticagem, uma embarcação de praticagem deve exibir as luzes ou marcas prescritas para uma embarcação semelhante de seu comprimento.

REGRA 30
Embarcações Fundeadas ou Encalhadas

- (a) Uma embarcação fundeada deve exhibir, onde melhor possam ser vistas:
 - (I) na parte de vante, uma luz circular branca ou uma esfera;
 - (II) na/ou próximo da popa e a um nível mais abaixo que a luz requerida pelo subparágrafo (I), uma luz circular branca.
- (b) Uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros pode exhibir uma luz circular branca onde melhor possa ser vista, em lugar das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra.
- (c) Uma embarcação fundeada pode, e uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros deve, utilizar ainda todas as luzes de fainas, ou equivalentes, disponíveis, para iluminar seus conveses.
- (d) Uma embarcação encalhada deve exhibir as luzes prescritas no parágrafo (a) ou (b) desta Regra e, adicionalmente, onde melhor possam ser vistas:
 - (I) duas luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical;
 - (II) três esferas dispostas em linha vertical;
- (e) Uma embarcação de comprimento inferior a 7 metros não será obrigada a exhibir as luzes ou marca prescritas nos parágrafos (a) e (b) desta Regra quando fundeada fora de/ou das proximidades de um canal estreito, uma via de acesso, um fundeadouro ou rotas normalmente utilizadas por outras embarcações.
- (f) Uma embarcação com menos de 12 metros de comprimento, quando encalhada, não será obrigada a exhibir as luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (d) (I) e (II) desta Regra.

REGRA 31
Hidroaviões

*Quando for impossível para um hidroavião ou para uma nave de vôo rasante exhibir as luzes e marcas com as características ou nas posições prescritas nas Regras desta parte, ela deverá exhibir luzes e marcas com características, e em posições, tão semelhantes quanto possível.

PARTE D - SINAIS SONOROS E LUMINOSOS

REGRA 32

Definições

- (a) A palavra “apito” significa qualquer dispositivo de sinalização sonora capaz de produzir os sons curtos e longos prescritos e que atenda às especificações contidas no Anexo III a este Regulamento.
- (b) O termo “apito curto” significa um som de duração aproximada de 1 segundo.
- (c) O termo “apito longo” significa um som de duração de 4 a 6 segundos.

REGRA 33

Equipamentos para Sinais Sonoros

- (a) Uma embarcação de comprimento igual ou superior a 12 metros deverá ser equipada com um apito; uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros, deverá ser equipada com um sino, além de um apito; e uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, deverá, além disto, ser dotada de um gongo, cujo tom e som não possam ser confundidos com o do sino. O apito, o sino e o gongo deverão atender às especificações contidas no Anexo III deste regulamento. O sino, ou o gongo, ou ambos, podem ser substituídos por outros equipamentos que possuam respectivamente as mesmas características sonoras, desde que o acionamento manual dos sinais prescritos seja sempre possível.
- (b) Uma embarcação de comprimento inferior a 12 metros não será obrigada a ter os equipamentos de sinalização sonora prescritos no parágrafo (a) desta Regra, mas se não os tiver, deverá possuir dispositivos capazes de produzir um sinal sonoro eficaz.

REGRA 34

Sinais de Manobra e Sinais de Advertência

- (a) Quando as embarcações estão no visual umas das outras, uma embarcação de propulsão mecânica que esteja manobrando como autorizado ou determinado nestas Regras deve indicar essa manobra através dos seguintes sinais de seu apito:
 - um apito curto para indicar “estou guinando para boreste”;

- dois apitos curtos para indicar “estou guinando para bombordo”;
 - três apitos curtos para indicar “estou dando a ré”;
- (b) Qualquer embarcação pode suplementar os sinais de apito prescritos no parágrafo (a) desta Regra com sinais luminosos, repetidos apropriadamente durante a execução da manobra;
- (I) estes sinais luminosos terão os seguintes significados:
 - um lampejo para indicar “estou guinando para boreste”;
 - dois lampejos para indicar “estou guinando para bombordo”;
 - três lampejos para indicar “estou dando a ré”;
 - (II) a duração de cada lampejo deve ser de cerca de um segundo; o intervalo de tempo entre cada lampejo deve ser de cerca de um segundo; e o intervalo de tempo entre sinais sucessivos não deve ser inferior a dez segundos;
 - (III) quando instalado, este sinal deve ser constituído por uma luz circular branca visível à distância mínima de 5 milhas e deve atender às provisões do Anexo I deste Regulamento.
- (c) Quando, no visual uma da outra, em um canal estreito ou via de acesso:
- (I) uma embarcação que tem a intenção de ultrapassar outra deve, de acordo com a Regra 9 (e) (I), indicar sua intenção pelos seguintes sinais de seu apito:
 - dois apitos longos seguidos de um apito curto para indicar: “tenho a intenção de ultrapassá-lo por seu boreste”;
 - dois apitos longos seguidos por dois apitos curtos para indicar: “tenho a a intenção de ultrapassá-lo por seu bombordo”;
 - (II) a embarcação a ser ultrapassada, quando manobrar de acordo com a Regra 9 (e) (I), deve indicar sua concordância através do seguinte sinal de seu apito:
 - um apito longo, um curto, um longo e um curto, nesta ordem.

- (d) Quando embarcações, no visual uma da outra, se aproximam e, por qualquer motivo, uma das embarcações não consegue entender as intenções da manobra da outra, ou está em dúvida quanto à suficiência da manobra empreendida pela outra para evitar abalroamento, a embarcação em dúvida deve indicar imediatamente esta dúvida através de pelo menos cinco apitos curtos. Este sinal pode ser suplementado com um sinal luminoso composto de um mínimo de cinco lampejos curtos e rápidos.
- (e) Quando uma embarcação estiver se aproximando de uma curva ou de uma área de um canal estreito ou via de acesso onde outras embarcações podem estar ocultas devido a obstáculos, ela deve soar um apito longo. Este sinal deve ser respondido com um apito longo por qualquer embarcação que o tenha ouvido, que se esteja aproximando do outro lado da curva ou detrás da obstrução.
- (f) Se uma embarcação estiver equipada com apitos distanciados de mais de 100 metros entre si, apenas um único deverá ser usado, para emitir sinais de manobra e sinais de advertência.

REGRA 35

Sinais Sonoros em Visibilidade Restrita

Dentro ou nas proximidades de uma área de visibilidade restrita, seja dia ou noite, os sinais prescritos nesta Regra devem ser usados como se seguem:

- (a) uma embarcação de propulsão mecânica com seguimento deve soar, em intervalos não superiores a 2 minutos, um apito longo;
- (b) uma embarcação de propulsão mecânica sob máquinas, mas parada e sem seguimento, deve soar, intervalos não superiores a 2 minutos, dois apitos longos sucessivos separados por intervalos de cerca de 2 segundos;
- (c) uma embarcação sem governo, uma embarcação com capacidade de manobra restrita, uma embarcação restrita devido a seu calado, uma embarcação a vela, uma embarcação engajada na pesca e uma embarcação rebocando ou empurrando outra embarcação devem, em lugar dos sinais prescritos nos parágrafos (a) ou (b) desta Regra, soar, a intervalos não superiores a 2 minutos, três apitos sucessivos, sendo o primeiro longo e os dois seguintes, curtos;

- (d) uma embarcação em operação de pesca, quando fundeada, e uma embarcação com capacidade de manobra limitada, quando realizando seu trabalho em fundeio, deverão, ao invés dos sinais prescritos no parágrafo (g) desta Regra, emitir sinal sonoro prescrito no parágrafo (c) desta Regra;
- (e) uma embarcação rebocada ou, se houver mais de uma embarcação rebocada, a última do reboque, se guarnecida, deve soar, a intervalos não superiores a 2 minutos, quatro apitos sucessivos, sendo o primeiro longo e os três seguintes curtos. Se possível este sinal deve ser soado imediatamente após o sinal emitido pelo rebocador;
- (f) quando um embarcação empurradora e uma embarcação empurrada por ante-a-vante estão ligadas rigidamente, formando uma unidade integrada, elas devem ser consideradas como uma embarcação de propulsão mecânica e devem emitir os sinais prescritos nos parágrafos (a) ou (b) desta Regra;
- (g) uma embarcação fundeada deve soar rapidamente o sino durante cerca de 5 segundos, a intervalos não superiores a um minuto. Em uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, o sino deve ser soado a vante e, imediatamente após o sino, deve ser soado rapidamente o gongo, à ré, durante cerca de 5 segundos. Além disso, uma embarcação fundeada pode soar três apitos sucessivos, sendo um curto, um longo e um curto, para indicar sua posição e advertir uma embarcação que se aproxima quanto à possibilidade de um abalroamento;
- (h) uma embarcação encalhada deve soar o sino e, se determinado, o gongo, como prescrito no parágrafo (g) desta Regra, e, além disso, deve emitir três batidas de sino separadas e distintas, imediatamente antes e após as batidas rápidas do sino. Pode, adicionalmente, emitir um sinal de apito apropriado;
- (i) uma embarcação de comprimento igual ou superior a 12 metros, mas inferior a 20 metros, não deverá ser obrigada a soar os sinais de sino prescritos nos parágrafos (g) e (h) desta Regra. Entretanto, se não o fizer, deverá emitir algum outro sinal sonoro eficiente, a intervalos não superiores a 2 minutos.
- (j) uma embarcação de comprimento inferior a 12 metros não é obrigada a emitir os sinais supramencionados, mas, se não o fizer, deve emitir outros sinais sonoros eficazes, a intervalos não superiores a 2 minutos;
- (k) uma embarcação de praticagem, quando engajada em serviço de praticagem, pode, além dos sinais prescritos nos parágrafos (a), (b) ou (g) desta Regra, soar um sinal de identificação formado por quatro apitos curtos.

REGRA 36 **Sinais Para Chamar a Atenção**

Caso seja necessário atrair a atenção de outra embarcação, qualquer embarcação pode emitir sinais sonoros ou luminosos que não possam ser confundidos com qualquer outro sinal autorizado nestas Regras, ou pode dirigir o feixe de seu holofote sobre a direção do perigo, de tal maneira que não perturbe qualquer embarcação. Qualquer luz destinada a atrair a atenção de uma outra embarcação deverá ser tal que não possa ser confundida com qualquer outra de auxílio à navegação. Para os fins desta Regra, a utilização de luzes intermitentes de grande intensidade ou de luzes rotativas, tais como as luzes estroboscópicas, devem ser evitadas.

REGRA 37 **Sinais de Perigo**

Quando uma embarcação se encontra em perigo e necessita de auxílio deverá usar ou exibir os sinais descritos no Anexo IV a este Regulamento.

PARTE E - ISENÇÕES

REGRA 38 **Isenções**

Desde que atenda ao determinado no Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar, 1960, qualquer embarcação (ou classe de embarcações) cuja quilha foi batida, ou que se encontra em estágio de construção correspondente, antes da data de entrada em vigor deste Regulamento, pode ser isentada de cumpri-lo como segue:

- (a) até quatro anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, da instalação de luzes com os alcances prescritos na Regra 22;
- (b) até quatro anos após a data de entrada em vigor do presente Regulamento, da instalação de luzes com as especificações de cor como prescrito na Seção 7 do Anexo I deste Regulamento;
- (c) Isenção permanente do reposicionamento das luzes, resultante da conversão do sistema britânico para o sistema métrico e do arredondamento das medidas;
- (d) (I) Isenção permanente do reposicionamento das luzes do mastro de embarcações de comprimento inferior a 150 metros, resultante das prescrições da Seção 3 (a) do Anexo I deste Regulamento;

- (II) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, do reposicionamento das luzes de mastro de embarcações de comprimento igual ou superior a 150 metros, resultantes das prescrições da Seção 3 (a) do Anexo I deste Regulamento.
- (e) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, do reposicionamento das luzes de mastro, resultante das prescrições da Seção 2 (b) do Anexo I deste Regulamento;
- (f) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, do reposicionamento das luzes de bordos, resultantes das prescrições das Seções 2 (g) e 3 (b) do Anexo I deste Regulamento;
- (g) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, das especificações do material de sinalização sonora prescritas no Anexo III deste Regulamento;
- (h) isenção permanente do reposicionamento das luzes circulares decorrentes da prescrição da Seção 9 (b) do Anexo I deste Regulamento.

ANEXO I

POSICIONAMENTO E DETALHES TÉCNICOS DE LUZES E MARCAS

1 - Definição

O termo “altura acima do casco” significa a altura acima do convés corrido superior. Essa altura deverá ser medida na vertical, a partir da posição da luz.

2 - Posicionamento e espaçamento vertical das luzes

- (a) Em uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros, as luzes de mastros devem ser posicionados como se segue:
 - (I) a luz de mastro de vante ou , se houver apenas uma luz de mastro, esta, a uma altura acima do casco não inferior a 6 metros, e, caso a boca da embarcação exceda 6 metros, a uma altura acima do casco não inferior à boca, não sendo necessário, entretanto, que esta luz seja posicionada a uma altura acima do casco superior a 12 metros;

- (II) quando houver duas luzes de mastro, a de ré deve estar posicionada a uma altura pelo menos 4,5 metros verticalmente mais alta que a de vante.
- (b) A separação vertical das luzes de mastro de embarcações de propulsão mecânica deve ser tal que, em todas as condições normais de compasso, a luz de ré seja vista sobre e separada da luz de vante a uma distância de 1000 metros da proa, quando vistas do nível do mar;
- (c) A luz de mastro de uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento igual ou superior a 12 metros, mas inferior a 20 metros, deve ser posicionada a uma altura não inferior a 2,5 metros acima do nível da borda;
- (d) Uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento inferior a 12 metros pode ter sua luz mais alta posicionada a uma altura inferior a 2,5 metros acima do nível da borda. Entretanto, quando além das luzes de bordos e da luz de alcançado ou da luz circular prescrita na Regra 23 (c) (I) tiver uma luz de mastro, essa luz de mastro ou luz circular deverá ser posicionada em uma altura de pelo menos 1 metro acima das luzes de bordos;
- (e) Uma das duas ou três luzes de mastro prescritas para uma embarcação de propulsão mecânica, quando engajada em reboque ou empurra de outra embarcação, deve ser posicionada no mesmo local da luz do mastro de vante ou da luz do mastro de ré, desde que, se colocada no mastro de ré, a luz inferior do mastro de ré esteja pelo menos 4,5 metros mais elevada do que a luz do mastro de vante.
- (f)
 - (I) a luz ou as luzes de mastro prescritas na Regra 23 (a) deverão ser posicionadas de modo a ficarem acima e livres de todas as demais luzes e obstruções, exceto no caso descrito no subparágrafo (II);
 - (II) quando for impraticável a colocação das luzes circulares previstas na Regra 27 (b) (I) ou na Regra 28, abaixo das luzes do mastro, elas podem ser posicionadas acima da luz ou das luzes do mastro de ré ou, sobre um plano vertical, entre a luz ou as luzes do mastro de vante e a luz ou luzes do mastro de ré, desde que, neste último caso, sejam cumpridas as prescrições da Seção 3 (c) deste Anexo.
- (g) A luzes de bordos de uma embarcação de propulsão mecânica devem ser posicionadas a uma altura acima do casco não superior a três quartos da altura da luz de mastro de vante. Não devem ser posicionadas tão baixo que possam sofrer interferência das luzes de convés.

- (h) Quando as luzes de bordos de uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento inferior a 20 metros forem combinadas em uma única lanterna, esta será posicionada a pelo menos 1 metro abaixo da luz de mastro;
- (i) Quando as Regras prescreverem duas ou três luzes posicionadas em linha vertical, seu espaçamento deve ser como segue:
 - (I) em embarcações de comprimento igual ou superior a 20 metros, o espaçamento destas luzes não deve ser inferior a 2 metros e, exceto quando for necessária uma luz de reboque, a altura acima do casco da luz inferior não deve ser menor que 4 metros;
 - (II) em embarcações de comprimento inferior a 20 metros, o espaçamento destas luzes não deve ser inferior a 1 metro e, exceto quando for necessária uma luz de reboque, a altura acima do nível da borda da luz inferior não deve ser menor que 2 metros;
 - (III) quando forem usadas três luzes, o espaçamento entre elas deve ser igual.
- (j) A luz inferior das luzes circulares prescritas para um embarcação, quando engajada na pesca, deve ser posicionada a uma altura acima das luzes de bordos não inferior ao dobro do espaçamento entre as duas luzes verticais;
- (k) quando forem usadas duas luzes de fundeio, a de vante, prescrita na Regra 30 (a) (I) deve ser posicionada pelo menos 4,5 metros acima da de ré. Em uma embarcação de comprimento igual ou superior a 50 metros, a luz de fundeio de vante deve ser posicionada a uma altura acima do casco não inferior a 6 metros.

3 - Posicionamento e espaçamento horizontal das luzes

- (a) Quando forem prescritas duas luzes de mastro para embarcações de propulsão mecânica, a distância horizontal entre elas não deve ser inferior à metade do comprimento da embarcação, mas não necessita ser superior a 100 metros. A luz de mastro de vante não deve ser posicionada a uma distância da roda de proa superior a um quarto do comprimento da embarcação;
- (b) Em uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento igual ou superior a 20 metros, as luzes dos bordos não devem ser posicionadas adiante das luzes de mastro de vante. Elas devem ser posicionadas nos bordos ou próximas deles;

- (c) Quando as luzes prescritas na Regra 27 (b) (I) ou na Regra 28 são posicionadas verticalmente entre a luz ou luzes do mastro de vante e a luz ou luzes do mastro de ré, estas luzes circulares devem ser colocadas a uma distância horizontal não inferior a 2 metros do eixo longitudinal da embarcação, no sentido transversal;
- (d) Quando somente uma luz de mastro for prevista para embarcação de propulsão mecânica, essa luz deve ficar situada à vante do meio do navio, exceto para embarcações de menos de 20 metros, que não precisam exibir essa luz nessa posição, mas devem exibi-la o mais à vante que for possível.

4 - Detalhes de posicionamento de luzes indicadoras de direção para embarcações de pesca, dragas e embarcações engajadas em operações submarinas

- (a) A luz indicadora da direção em que se encontra disparado o aparelho de pesca de uma embarcação engajada na pesca, como prescrito na Regra 26 (c) (II), deve ser posicionada a uma distância horizontal de 2 a 6 metros das duas luzes circulares encarnada e branca. Sua altura não deve ser superior à da luz circular branca prescrita na Regra 26 (c) (I) e não deve ser inferior à das luzes dos bordos;
- (b) As luzes e marcas empregadas por uma embarcação engajada em operações de dragagem ou submarinas para indicar o bordo obstruído e/ou o bordo de passagem livre, como prescrito na Regra 27 (d) (I) e (II), devem ser exibidas a uma distância horizontal máxima praticável mas, em nenhum caso, a menos de 2 metros das luzes e marcas prescritas na Regra 27 (b) (I) e (II). Em nenhum caso a mais alta destas luzes ou marcas deve ser posicionada a uma altura maior que a mais baixa das três luzes ou marcas previstas na Regra 27 (b) (I) e (II).

5 - Anteparas para luzes de bordos

As luzes de bordos das embarcações de comprimento igual ou superior a 20 metros devem ser dotadas, pela parte interna da embarcação, de anteparas pintadas com tinta preta fosca, de acordo com os requisitos da Seção 9 deste Anexo. As luzes de bordos das embarcações com menos de 20 metros de comprimento, se necessário para atender aos requisitos de Seção 9 deste Anexo, devem ser dotadas, pela parte interna da embarcação, com anteparas pintadas com tinta preta fosca. Com uma lanterna combinada, usando um só filamento vertical e uma divisão muito estreita entre as seções verde e encarnada, não há necessidade de anteparas externas.

6 - Marcas

- (a) As marcas devem ser pretas e devem ter as seguintes dimensões:
- (I) uma esfera deve ter diâmetro não inferior a 0,6 metro;
 - (II) Um cone deve ter o diâmetro da base de pelo menos 0,6 metro e a altura igual ao seu diâmetro;
 - (III) um cilindro deve ter o diâmetro de pelo menos 0,6 metro e a altura igual ao dobro de seu diâmetro;
 - (IV) uma marca em forma de losango deve consistir de dois cones como definidos em (II) acima, possuindo uma base comum.
- (b) A distância vertical entre as marcas deve ser no mínimo de 1,5 metro;
- (c) Em uma embarcação de comprimento inferior a 20 metros podem ser usadas marcas de dimensões menores, mas proporcionais ao porte da embarcação, podendo o espaçamento ser reduzido de forma correspondente.

7 - Especificação de cores para luzes

A cromaticidade de todas as luzes de navegação deve estar de acordo com os padrões abaixo, que se encontram dentro dos limites indicados pelo diagrama de cromaticidade para cada cor pela Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

Os limites de zona de cada cor são dados pelas coordenadas dos vértices dos ângulos, que são os seguintes:

(I) Branco

x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382

(II) Verde

x	0,028	0,009	0,300	0,203
y	0,385	0,723	0,511	0,356

(III) Encarnado

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259

(IV) Amarelo

x 0,612 0,618 0,575 0,575

y 0,382 0,382 0,425 0,406

8 - Intensidade das luzes

- (a) A intensidade luminosa mínima das luzes deve ser calculada pela fórmula:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}, \text{ onde:}$$

I é a intensidade luminosa em candelas, nas condições de serviço.

T é o fator - limite 2×10^{-7} lux,

D é a distância de visibilidade (alcance luminoso da luz) em milhas marítimas,

K é o coeficiente de transmissibilidade da atmosfera. Para as luzes prescritas, o valor de K deve ser 0,8, correspondendo à visibilidade meteorológica de cerca de 13 milhas marítimas.

- (b) A tabela a seguir fornece uma seleção dos valores obtidos pela fórmula:

Distância de visibilidade (alcance luminoso) da luz em milhas marítimas	Intensidade luminosa da luz em candelas para K = 0,8
D	I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Nota: Deve-se limitar a intensidade luminosa máxima das luzes de navegação, a fim de evitar reflexos excessivos. Para esse fim não será usado um controle variável da intensidade da luminosidade.

9 - Setores horizontais

- (a)
 - (I) As luzes de bordos instaladas nas embarcações devem exibir a intensidade mínima requerida para vante. As intensidades têm que diminuir até atingirem valor praticamente nulo entre 1 grau e 3 graus além dos setores prescritos.
 - (II) Para as luzes de alcançado e para as luzes de mastro, assim como para as luzes de bordos no limite do setor de visibilidade situado a 22,5 graus por ante-a-ré do través, as intensidades mínimas requeridas devem ser mantidas sobre o arco do horizonte até 5 graus dentro dos limites dos setores prescritos na Regra 21. A partir de 5 graus dentro dos setores prescritos, a intensidade pode decrescer de 50% até os limites prescritos; deve decrescer continuamente para alcançar valor praticamente nulo a não mais de 5 graus além dos setores prescritos.
- (b)
 - (I) Luzes circulares devem ser posicionadas de modo a não serem obscurecidas por mastros, mastaréus ou estruturas em setores angulares superiores a 6 graus, exceto as luzes de fundeio, prescritas na Regra 30, que não necessitam ser posicionadas a alturas impraticáveis acima do casco.
 - (II) Se for impraticável cumprir com o paragrafo (b) (I) acima exibindo apenas uma luz circular, então deverão ser usadas duas luzes circulares de tal modo que pareçam uma só a uma distância de uma milha.

10 - Setores verticais

- (a) Os setores verticais das luzes elétricas, uma vez instalados, com exceção de embarcações a vela em movimento, devem assegurar:
 - (I) que pelo menos a intensidade mínima requerida seja mantida em todos os ângulos de 5 graus acima a 5 graus abaixo da horizontal;
 - (II) que pelo menos 60% da intensidade mínima requerida sejam mantidos de 7,5 graus acima a 7,5 graus abaixo da horizontal.
- (b) No caso de embarcações a vela em movimento, os setores verticais de luzes elétricas, uma vez instalados, devem assegurar:
 - (I) que pelo menos a intensidade mínima requerida seja mantida em todos os ângulos de 5 graus acima a 5 graus abaixo da horizontal;
 - (II) que pelo menos 50% da intensidade mínima requerida sejam mantidos de 25 graus acima a 25 graus abaixo da horizontal.
- (c) No caso de luzes que não sejam elétricas, estas especificações devem ser cumpridas tanto quanto possível.

11 - Intensidade de luzes não elétricas

As luzes não elétricas devem estar tanto quanto possível de acordo com as intensidades mínimas, como especificado na Tabela da Seção 8 deste Anexo.

12 - Luz de manobra

Não obstante as prescrições do parágrafo 2 (f) deste Anexo, a luz de manobra descrita na Regra 34 (b) deve ser posicionada no mesmo plano longitudinal da luz ou luzes do mastro e, onde praticável, a uma altura mínima de 2 metros verticalmente acima da luz de mastro de vante, desde que ela não fique verticalmente a menos de 2 metros acima ou abaixo da luz de mastro de ré. Em uma embarcação equipada com apenas uma luz de mastro, a luz de manobra, se instalada, deve ser posicionada onde melhor possa ser vista, distanciada verticalmente no mínimo 2 metros da luz de mastro.

13 - Embarcação de alta velocidade*

- (a) A luz do mastro principal de embarcação de alta velocidade pode ser instalada a uma altura relativa à boca da embarcação menor do que a prescrita no parágrafo 2 (a) (I) deste Anexo, desde que o ângulo da base do triângulo isósceles, formado pelas luzes laterais e a do mastro principal, não seja inferior a 27 graus, quando esta estiver sendo vista em sua elevação mínima.
- (b) Em embarcação de alta velocidade de comprimento igual ou superior a 50 metros, a separação vertical entre a luz do mastro de vante e a do mastro principal, de 4,5 metros, prescrita no parágrafo 2 (a) (II) deste Anexo pode ser alterada, desde que esta distância não seja inferior ao valor estabelecido pela seguinte fórmula:

$$y = \frac{(a + 17 \psi) C}{1000} + 2$$

Onde: y - é a altura da luz do mastro principal acima da luz do mastro de vante, em metros;

a - é a altura da luz do mastro de vante acima da superfície da água em condição de operação, em metros;

ψ - é o compasso (trim) em condição de operação, em graus;

c - é a separação horizontal das luzes de mastro, em metros.

14 - Aprovação

A construção de luzes e marcas e a instalação de luzes a bordo da embarcação devem satisfazer a autoridade competente do Estado cuja bandeira a embarcação estiver autorizada a arvorar.

* Conforme definido no Código Internacional de Segurança para Embarcações de alta velocidade, 1994 e Código Internacional de Segurança para Embarcações de alta velocidade, 2000.

ANEXO II

SINAIS ADICIONAIS PARA EMBARCAÇÕES DE PESCA PESCANDO MUITO PRÓXIMAS UMAS DAS OUTRAS

1 - Generalidades

As luzes aqui mencionadas, caso exibidas em consequência da Regra 26 (d), devem ser posicionadas onde melhor possam ser vistas. Devem ser separadas de no mínimo 0,9 metro, mas a um nível mais abaixo que as luzes prescritas na Regra 26 (b) (I) e (c) (I). As luzes devem ser circulares e visíveis à distância de pelo menos 1 milha, mas a distância menor que as luzes prescritas por estas Regras para embarcações de pesca.

2 - Sinais para embarcações de pesca de arrasto

(a) Embarcações de 20 metros ou mais, quando engajadas em pesca de arrasto, seja usando aparelho para peixes demersos ou pesca pelágica, devem exhibir:

- (I) quando lançando suas redes: duas luzes brancas em linha vertical;
- (II) quando recolhendo suas redes: uma luz branca sobre uma luz encarnada em linha vertical;
- (III) quando a rede se prendeu a uma obstrução: duas luzes encarnadas em linha vertical.

(b) Embarcações de 20 metros ou mais, engajadas em pesca de arrasto conjugado pode exhibir:

- (I) à noite, um farol dirigido para vante e na direção da outra embarcação do par;
- (II) quando lançando ou recolhendo suas redes ou quando suas redes se prendem a uma obstrução as luzes prescritas em 2 (a) acima.

(c) Uma embarcação de 20 metros ou mais, engajada em pesca de arrasto, usando aparelho para peixes demersos ou pesca pelágica, ou engajadas aos pares em pesca de arrasto conjugado, pode exhibir as luzes prescritas nos parágrafos (a) e (b) acima, como apropriado.

3 - Sinais para embarcações engajadas na pesca com rede de cerco

As embarcações engajadas na pesca com rede de cerco (traineiras) podem exhibir duas luzes amarelas, em linha vertical. Estas luzes devem lampejar alternadamente a cada segundo e com períodos iguais de lampejo ou ocultação. Estas luzes podem ser exibidas apenas quando a embarcação está tolhida por seu aparelho de pesca.

ANEXO III

DETALHES TÉCNICOS DE APARELHOS DE SINALIZAÇÃO SONORA

Seção 1 - Apitos

(a) Frequências e alcance audível

A frequência fundamental do sinal deve situar-se entre os limites de 70 a 700 Hz. O alcance audível do sinal de um apito deve ser determinado pelas frequências acima, que podem incluir a frequência fundamental e/ou uma ou mais frequências mais altas dentro dos limites de 180 a 700 Hz ($\pm 1\%$) para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros ou 180 - 2100 Hz ($\pm 1\%$) para uma embarcação de comprimento inferior a 20 metros e que produzam os níveis de pressão sonora especificados no parágrafo 1 (c) abaixo.

(b) Limite das frequências fundamentais

A fim de assegurar uma grande variedade de características de apitos, a frequência fundamental de um apito deve estar situada entre os seguintes limites:

- (I) 70 a 200 Hz, para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 200 metros;
- (II) 130 a 350 Hz, para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 75 metros, mas inferior a 200 metros;
- (III) 250 a 700 Hz, para uma embarcação de comprimento inferior a 75 metros.

(c) Intensidade e alcance audível dos sinais sonoros

Um apito instalado numa embarcação deve produzir, na direção da sua intensidade máxima e à distância de 1 metro, um nível de pressão sonora, na banda de pelo menos 1/3 de oitava dentro dos limites de frequências de 180 a 700 Hz ($\pm 1\%$) para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros ou de 180 a 2100 Hz ($\pm 1\%$) para uma embarcação de comprimento inferior a 20 metros, de valor não inferior ao apropriado, fornecido na tabela a seguir:

Comprimento da embarcação em metros	Nível da banda de 1/3 de oitava a 1 metro, em dB, referido a 2×10^{-5} N/m ²	Alcance audível em milhas marítimas
200 ou mais	143	2
75 mas inferior a 200	138	1,5
20 mas inferior a 75	130	1
inferior a 20	120 ^{*1} 115 ^{*2} 111 ^{*3}	0,5

*1 quando as frequências medidas estiverem entre os limites de 180 a 450 Hz

*2 quando as frequências medidas estiverem entre os limites de 450 a 800 Hz

*3 quando as frequências medidas estiverem entre os limites de 800 a 2100 Hz.

(d) Propriedades direcionais

O nível de pressão sonora de um apito direcional não deve ser mais de 4 dB menor do que o nível prescrito de pressão sonora sobre o eixo em qualquer direção do plano horizontal em ± 45 graus do eixo. Em qualquer outra direção no plano horizontal, o nível de pressão sonora não deve ser mais de 10 dB menor do que o nível prescrito de pressão sobre o eixo, de forma que o alcance em qualquer direção seja pelo menos a metade do alcance no eixo para vante. O nível de pressão sonora deve ser medido na banda de 1/3 (um terço) de oitava que determine o alcance sonoro.

(e) Posicionamento de apitos

Quando um apito direcional for o único apito existente a bordo, ele deve ser instalado com sua intensidade máxima dirigida para vante.

Um apito deve ser posicionado tão alto como possível a bordo, a fim de reduzir interferências ao som emitido por parte de obstruções, bem como para minimizar o risco de lesões do aparelho auditivo do pessoal. O nível de pressão sonora do próprio apito de uma embarcação em postos de escuta não deve exceder 110 dB (A) e, se possível, deve ser inferior a 100 dB (A).

(f) Instalação de mais de um apito

Se, em uma embarcação, forem instalados apitos distanciados de mais de 100 metros entre si, deve haver um arranjo para que eles não sejam soados simultaneamente.

(g) Sistemas combinados de apitos

Caso o campo sonoro de um apito singelo ou de um dos apitos referidos na alínea (f) acima, for possível de apresentar uma zona de nível de sinal grandemente reduzido devido à presença de obstruções, é recomendado instalar um sistema combinado de apitos, a fim de eliminar essa redução. Para os propósitos destas Regras, um sistema combinado de apitos deve ser considerado como um apito singelo. Os apitos de um sistema combinado devem ser posicionados de maneira que a distância que os separa não seja superior a 100 metros e deve haver um arranjo para que sejam soados simultaneamente. A frequência de qualquer um dos apitos deve diferir da dos outros, de pelo menos 10 Hz.

Seção 2 - Sino ou gongo

(a) Intensidade do sinal

Um sino ou gongo, ou outro equipamento que possua características sonoras semelhantes, deve produzir um nível de pressão sonora de pelo menos 110 db a uma distância de 1 metro da fonte emissora.

(b) Construção

Os sinos e gongos devem ser fabricados com material resistente à corrosão e projetados para fornecer um som claro. O diâmetro da boca do sino não deve ser inferior a 300 mm para embarcações de comprimento igual ou superior a 20 metros. Quando possível, é recomendável a utilização de um badalo acionado mecanicamente, para assegurar uma força constante, mas a sua operação manual deverá ser possível. A massa do badalo não deve ser inferior a 3% da massa do sino.

3 - Aprovação

A construção de aparelhos de sinalização sonora, seu desempenho e sua instalação a bordo da embarcação devem satisfazer a autoridade apropriada do Estado cuja bandeira a embarcação estiver autorizada a arvorar.

ANEXO IV

SINAIS DE PERIGO

- 1 - Os seguintes sinais, usados ou exibidos em conjunto ou separadamente, indicam perigo e necessidade de auxílio:
 - (a) um tiro de canhão ou outro sinal explosivo, soado em intervalos de cerca de um minuto;
 - (b) um toque contínuo de qualquer aparelho de sinalização de cerração;
 - (c) foguetes ou granadas lançando estrelas encarnadas, disparados um de cada vez, em intervalos curtos;
 - (d) um sinal emitido por radiotelegrafia ou por qualquer outro método de sinalização constituído pelo grupo ...---... (SOS) do Código Morse;
 - (e) um sinal emitido por radiotelefonia, constituído pela palavra falada “Mayday”;
 - (f) o sinal de perigo do Código Internacional de Sinais indicado por N.C.;
 - (g) um sinal constituído por uma bandeira quadrada, tendo acima ou abaixo uma esfera ou qualquer coisa semelhante a uma esfera;
 - (h) chamas a bordo da embarcação (provenientes da queima de um barril de alcatrão, óleo, etc.);
 - (i) um foguete luminoso com pára-quedas ou uma tocha manual, exibindo luz encarnada;
 - (j) um sinal de fumaça desprendendo fumaça de cor alaranjada;
 - (k) movimentos lentos para cima e para baixo com os braços esticados para os lados;
 - (l) o sinal de alarme radiotelegráfico;
 - (m) o sinal de alarme radiotelefônico;
 - (n) sinais transmitidos por radiobalizas de emergência indicadoras de posição.
 - (o) sinais aprovados transmitidos por sistemas de radiocomunicação, incluindo respondedores radar de embarcações de sobrevivência.

- 2 - *São proibidos o uso ou a exibição de qualquer um dos sinais acima ou de outros sinais que com eles possam ser confundidos, exceto quando com o propósito de indicar perigo e necessidade de auxílio.*
- 3 - *Chama-se atenção para as seções pertinentes do Código Internacional de Sinais, para o Manual Internacional Marítimo e Aeronáutico de Buscas e Salvamento (IAMSAR) Resolução A.894 (21), e para os seguintes sinais:*
 - (a) *um pedaço de lona de cor laranja, com um círculo e um quadrado preto ou outros símbolos apropriados (para identificação aérea);*
 - (b) *um corante de água.*



RELATÓRIO DE VISTORIA
RELATÓRIO DE VISTORIA DE EMBARCAÇÃO

NÚMERO - RVAS - 24922

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Auto Ship - Entidade Certificadora de Embarcações Ltda.

EMBARCAÇÃO	ARMADOR	DATA DA(S) VISTORIA(S)
GARRA FORTE	FUNDAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS	06/10/2023
TIPO(S) DE CERTIFICADO(S)	TIPO(S) DE VISTORIA(S)	
X SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO	Vistoria Inicial de CSN - Seco	

TIPO DE SERVIÇO: Transporte de Carga
TIPO DE EMBARCAÇÃO: Balsa
TIPO/ÁREA DE NAVEGAÇÃO: Navegação Interior / Área 1

1 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DA EMBARCAÇÃO

1.1 - COMPRIMENTO TOTAL: 23,15 m
1.2 - BOCA MOLDADA: 6,00 m
1.3 - PONTAL MOLDADO: 1,48 m
1.4 - ARQUEAÇÃO BRUTA: 64 AB

2 - EXIGÊNCIAS

NR.	TEXTO	TIPO*	REFERÊNCIA	PRAZO	SITUAÇÃO
01	Prover reparo/solda no tubo de saída de água junto ao costado da embarcação na praça de máquinas.	CSN	NORMAM-02/DPC Anexo 8-A III)40)	A/S	-----
02	Apresentar os elementos de fundeio da embarcação devidamente montados.	CSN	NORMAM-02/DPC Anexo 8-A III)42)d)e)	até 04/01/2024	-----
03	Apresentar a linha de delimitação de carga no convés da embarcação, marcada de forma indestrutível, com largura mínima de 5 cm, com sua cor contrastando com a cor do convés.	CSN	NORMAM-02/DPC Anexo 8-A III)44)	até 04/01/2024	-----
04	Apresentar o equipamento de carga devidamente montado no convés da embarcação.	CSN	NORMAM-02/DPC Anexo 8-A III)39)	A/S	-----
05	Apresentar a embarcação dotada de balaustrada em todo contorno do convés da embarcação.	CSN	NORMAM-02/DPC	A/S	-----

* Significado das siglas:

ARQ - Arqueação - NORMAM-02/DPC - Capítulo 7;

BL - Borda Livre - NORMAM-02-DPC - Capítulo 6; e

CSN - Segurança da Navegação - NORMAM-02/DPC - Capítulo 8.

3 - OBSERVAÇÕES

NR.	TEXTO
01	VAS = Vistoriador Auto Ship.
02	Vistoria realizada na cidade de Botucatu/SP.
03	Para realização desta vistoria foram utilizados os Planos e Documentos Técnicos elaborados pelo Engenheiro Naval Sérgio Lukine - CREA nº 5060280889 conforme Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) nº 28027230231497628.

Felipe da Oliveira Alfonso

CREA: 5071007316/SP

Auto Ship - Entidade Certificadora de Embarcações



RELATÓRIO DE VISTORIA
RELATÓRIO DE VISTORIA DE EMBARCAÇÃO

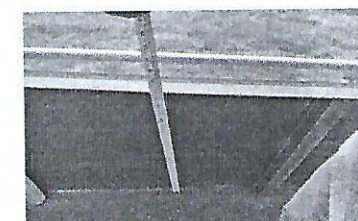
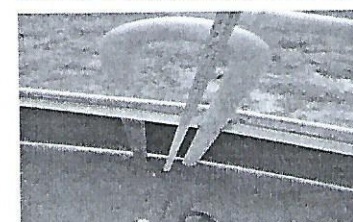
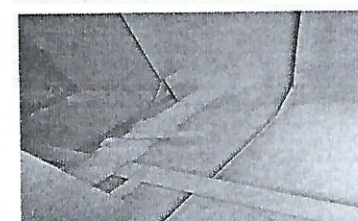
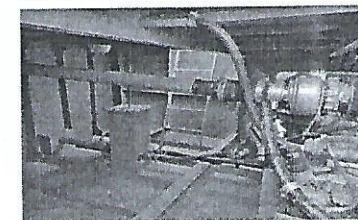
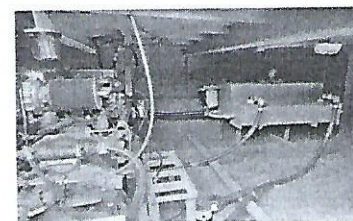
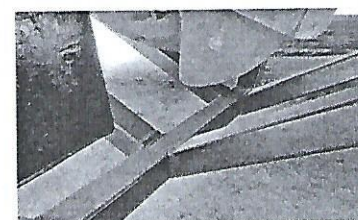
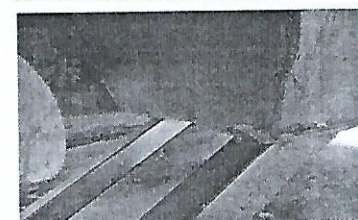
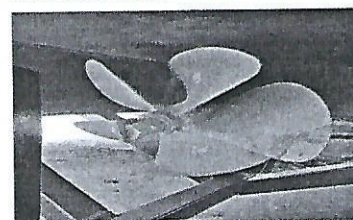
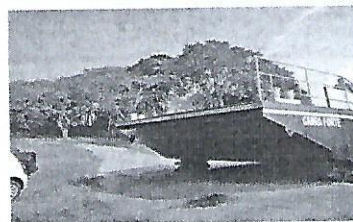
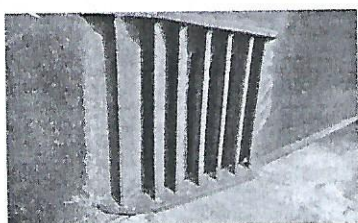
NÚMERO - RVAS - 24922

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Auto Ship - Entidade Certificadora de Embarcações Ltda.

04	Essa vistoria realizada atesta as condições verificadas no momento da mesma. Quaisquer alterações e/ou modificações na referida embarcação, após a realização desta vistoria, são de total responsabilidade do Armador/Proprietário e em caso desta ocorrência, deverão ser comunicadas à Auto Ship - Organização Reconhecida.
05	Devido à vistoria em seco ter sido realizada em 06/10/2023, o ARMADOR precisará apresentar a embarcação flutuando para realização de vistoria até no MÁXIMO dia 04/01/2024, sendo que na mesma, não poderá possuir EXIGÊNCIAS FÍSICAS, assim atendendo aos prazos indicados na NORMAM-06/DPC. Caso não ocorra essa vistoria no prazo informado, a vistoria em seco realizada não terá mais validade.
06	Essa embarcação foi vistoriada em seco, onde foi verificado visualmente o setor externo e interno do casco como fundo, bojo, perfil estrutural, costado, espelhos, marcas de calado, nome e porto de registro, conforme a NORMAM-02/DPC / Anexo 8-A / Item III, apresentando condições satisfatórias.

4 - FOTOS



Felipe de Oliveira Alfonso
CREA: 5070007316/SP
Auto Ship - Cert. de Embarcações

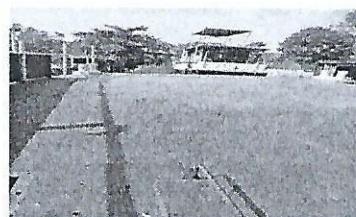
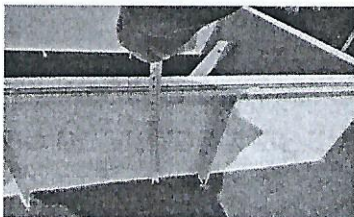
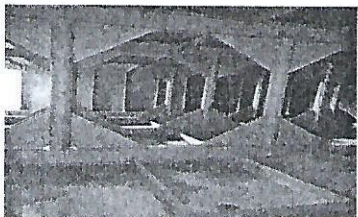
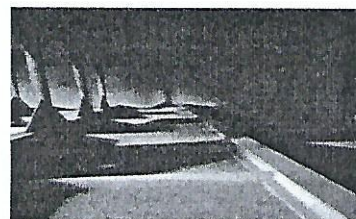
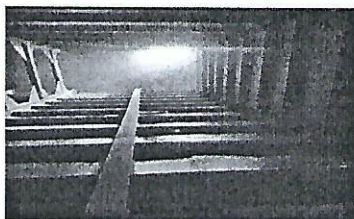
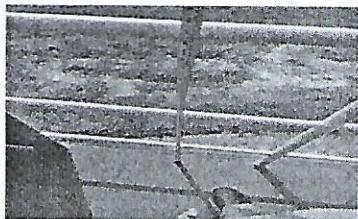


RELATÓRIO DE VISTORIA
RELATÓRIO DE VISTORIA DE EMBARCAÇÃO

NÚMERO - RVAS - 24922

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Auto Ship - Entidade Certificadora de Embarcações Ltda.



Expedido em Barra Bonita - SP, em 10 de outubro de 2023.

Alfonso

VISTORIADOR NAVAL
FELIPE DE OLIVEIRA ALFONSO
CREA: 5071007316/SP



Anotação de Responsabilidade Técnica - ART
Lei nº 6.496, de 7 de dezembro de 1977
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo

CREA-SP

ART de Obra ou Serviço
28027230231497628

1. Responsável Técnico**SERGIO LUKINE**Título Profissional: **Engenheiro Naval**

Empresa Contratada:

RNP: **2004892579**Registro: **5060280889-SP**

Registro:

2. Dados do ContratoContratante: **FUNDAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS AGRICOLAS E FLORESTAIS**CPF/CNPJ: **50.786.714/0001-45**Endereço: **Avenida UNIVERSITÁRIA**Nº: **3780**

Complemento:

Bairro: **ALTOS DO PARAÍSO**Cidade: **Botucatu**UF: **SP**CEP: **18610-034**

Contrato:

Celebrado em: **21/09/2023**

Vinculada à Art nº:

Valor: R\$ **1000,00**Tipo de Contratante: **Pessoa Jurídica de Direito Privado**

Ação Institucional:

3. Dados da Obra ServiçoEndereço: **Rua TENENTE LOPES**Nº: **1645**Complemento: **CASA II**Bairro: **VILA NOVA**Cidade: **Jaú**UF: **SP**CEP: **17202-130**Data de Início: **21/09/2023**Previsão de Término: **26/09/2023**

Coordenadas Geográficas:

Finalidade: **Outro**

Código:

CPF/CNPJ:

4. Atividade Técnica**Elaboração****1****Projeto****de embarcações
especiais**

Quantidade

Unidade

23,15000**metro**

Após a conclusão das atividades técnicas o profissional deverá proceder a baixa desta ART

5. Observações

Projeto da embarcação GARRA FORTE com as seguintes características: Tipo Transporte de carga (com propulsão); Comp. total = 23,15m; Boca = 6,00m; Pontal = 1,48m. Elaboração de Memorial Descritivo, Curvas Cruzadas e Hidrostáticas, Prova de Inclinação, Estudo de Estabilidade Definitivo, Declaração, Notas de Arqueação e Borda-Livre, Altura Máxima de Carga vs Calado, Carga Máxima no Convés, Planos e demais documentos em conformidade com o contido na NORMAM 02/DPC.

6. Declarações

Acessibilidade: Declaro que as regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas da ABNT, na legislação específica e no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, não se aplicam às atividades profissionais acima relacionadas.

7. Entidade de Classe

SINDICATO DOS TECNÓLOGOS DO ESTADO DE SÃO PAULO - SINTESP

8. Assinaturas

Declaro serem verdadeiras as informações acima

_____ de _____ de _____
Local data

SERGIO LUKINE - CPF: 241.110.587-87

FUNDAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS AGRICOLAS E FLORESTAIS -
CPF/CNPJ: 50.786.714/0001-45

9. Informações

- A presente ART encontra-se devidamente quitada conforme dados constantes no rodapé-versão do sistema, certificada pelo Nosso Número.

- A autenticidade deste documento pode ser verificada no site www.creasp.org.br ou www.confea.org.br

- A guarda da via assinada da ART será de responsabilidade do profissional e do contratante com o objetivo de documentar o vínculo contratual.

www.creasp.org.br

Tel: 0800 017 18 11

E-mail: acessar link Fale Conosco do site acima



CREA-SP
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
do Estado de São Paulo

Valor ART R\$ 96,62

Registrada em: 21/09/2023

Valor Pago R\$ 96,62

Nosso Numero: 28027230231497628

Versão do sistema

Impresso em: 21/09/2023 20:53:52

CERTIFICADO NACIONAL DE ARQUEAÇÃO - PROVISÓRIO

Emitido de Acordo com a NORMAM 202, da Diretoria de Portos e Costas,
Em nome do Governo da,



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL pela Auto Ship - Entidade Certificadora de Embarcações Ltda.



CERTIFICADO ASARQ - 24922

Nome do Navio	Número de Inscrição	Porto de Inscrição	Data em que a Quilha foi batida (ver NOTA abaixo)
GARRA FORTE	A Ser Inscrição	Barra Bonita - SP	2023

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

Comprimento de Regra (m)	Boca (m)	Pontal Moldado a Meia Nau até o Convés Superior (m)
22,55	6,00	1,48

AS ARQUEAÇÕES DA EMBARCAÇÃO SÃO:

ARQUEAÇÃO BRUTA:	63	AB
ARQUEAÇÃO LÍQUIDA:	18	AL

A AUTO SHIP - ENTIDADE CERTIFICADORA DE EMBARCAÇÕES LTDA certifica:

Que as arqueações desta embarcação foram determinadas de acordo com as disposições da Convenção Internacional sobre Medidas de Arqueações de Embarcações (1969) e das Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior.

Expedido em Araçatuba - SP, em 13 de novembro de 2023.


RONALDO LAURO MARTINS
TECNÓLOGO FLUVIAL
CREA: 5061478038



NOTA: Data na qual a quilha foi batida ou estágio equivalente de construção, ou data na qual o navio sofreu alteração ou modificação de maior vulto.

ESPAÇOS INCLUÍDOS NA ARQUEAÇÃO

ARQUEAÇÃO BRUTA			ARQUEAÇÃO LÍQUIDA		
Nome do Espaço	Local	Comp.	Nome do Espaço	Local	Comp.
Espaços Fechados Abaixo do Convés VI = 191,56 m³			Espaços de Carga VC = 53,18 m³		
Espaços Fechados Acima do Convés VII = 64,35 m³					
VOLUME TOTAL V = 255,91 m³					
			NÚMERO DE PASSAGEIROS Número total de passageiros em camarotes com até 08 beliches: 0 (zero) Número total dos demais passageiros: x-x-x-x		
ESPAÇOS EXCLUÍDOS Ve = 0,00 m³ Um asterisco(*) deve ser feito naqueles espaços acima discriminados que sejam simultaneamente considerados espaços fechados e excluídos.			CALADO MOLDADO 1,180 m		

DATA E LOCAL DA ARQUEAÇÃO ORIGINAL:

Botucatu/SP - 09/11/2023

DATA E LOCAL DA ÚLTIMA REARQUEAÇÃO:

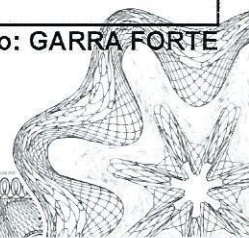
X-X

OBSERVAÇÕES:

- Balsa.
- TPB = 98,900 t.
- Certificado emitido de acordo com o Relatório Vistoria de Arqueação nº RVAS - 24922, emitido por esta Organização Reconhecida.
- O não cumprimento das exigências inclusas no Relatório Vistoria de Arqueação nº RVAS 24922, dentro do prazo especificado acarretará no cancelamento deste certificado.
- A aprovação das vistorias realizadas para a emissão ou validação de um Certificado serão válidas apenas para o momento em que forem efetuadas. A partir de então e durante todo o período de validade do Certificado, os Proprietários, os Armadores, os Comandantes ou Mestres segundo as circunstâncias do caso, serão os responsáveis pela manutenção das condições de segurança, de maneira a garantirem que a embarcação e seus equipamentos não se constituam em risco para sua própria segurança, para a de terceiros ou de poluição ambiental.

VALIDO ATÉ 03 de abril de 2024

Embarcação: GARRA FORTE



CERTIFICADO NACIONAL DE BORDA LIVRE PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR - PROVISÓRIO

Emitido de Acordo com a NORMAM 202, da Diretoria de Portos e Costas,
Em nome do Governo da,



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

pela Auto Ship - Entidade Certificadora de Embarcações Ltda.

CERTIFICADO ASBL - 24922



Nome do Navio	Número de Inscrição	Porto de Inscrição	Arqueação Bruta
GARRA FORTE	A Ser Inscrita	Barra Bonita - SP	63

ATIVIDADE OU SERVIÇO:

Transporte de Carga

TIPO DE NAVEGAÇÃO:

Navegação Interior

Embarcação Tipo:

() A (x) B () C () D () E

Área de Navegação:

() 1 (x) 2

DISTÂNCIA DA PARTE SUPERIOR DA LINHA DE CONVÉS ATÉ

O CENTRO DO DISCO:

306

mm

MARCA DA LINHA DE CARGA PARA A ÁREA 1:

X-X-X-X

mm

MARCA DA LINHA DE CARGA PARA A ÁREA 2:

306

mm



A ARESTA SUPERIOR DA LINHA DO CONVÉS ESTÁ SITUADA A

X-X-X-X

mm DA FACE SUPERIOR DO

O CENTRO DO DISCO ESTÁ SITUADO A 11275 mm DO BICO DE PROA.

ACRÉSCIMO PARA NAVEGAÇÃO EM ÁGUA SALGADA X-X-X-X mm ABAIXO DO DISCO DE PLIMSOLL.

O PRESENTE CERTIFICADO É EXPEDIDO PARA ATESTAR QUE O NAVIO ACIMA FOI VISTORIADO E QUE A SUA BORDA LIVRE E LINHA DE CARGA INDICADAS ACIMA FORAM APOSTAS E SERÃO CONTROLADAS CONFORME AS DISPOSIÇÕES EM VIGOR.

VÁLIDO ATÉ 03 de abril de 2024.

Expedido em Araçatuba - SP, em 13 de novembro de 2023.

RONALDO LAURO MARTINS

TECNÓLOGO FLUVIAL

CREA: 5061478038



173341

NÚMERO DO CERTIFICADO ORIGINAL EMITIDO PELA DPC (SOMENTE PARA RENOVAÇÃO):

X-X-X-X

Este documento é para certificar que a inspeção periódica, requerida pelo Artigo 6.32 da NORMAM 202, foi efetuada e que esta embarcação se encontrava de acordo com as prescrições relevantes da Norma.

1ª VISTORIA ANUAL xx/xx/xxxx a xx/xx/xxxx	Assinatura e carimbo do vistoriador	Local	Data
2ª VISTORIA ANUAL xx/xx/xxxx a xx/xx/xxxx	Assinatura e carimbo do vistoriador	Local	Data
3ª VISTORIA ANUAL xx/xx/xxxx a xx/xx/xxxx	Assinatura e carimbo do vistoriador	Local	Data
4ª VISTORIA ANUAL xx/xx/xxxx a xx/xx/xxxx	Assinatura e carimbo do vistoriador	Local	Data

OBSERVAÇÕES

- Certificado emitido de acordo com o Relatório Vistoria para Emissão de Borda Livre nº RVAS - 24922, emitido por esta Organização Reconhecida.
- O não cumprimento da exigência inclusa no Relatório Vistoria para Emissão de Borda Livre nº RVAS 24922, dentro do prazo especificado acarretará no cancelamento deste certificado.
- A aprovação das vistorias realizadas para a emissão ou validação de um Certificado serão válidas apenas para o momento em que forem efetuadas. A partir de então e durante todo o período de validade do Certificado, os Proprietários, os Armadores, os Comandantes ou Mestres segundo as circunstâncias do caso, serão os responsáveis pela manutenção das condições de segurança, de maneira a garantirem que a embarcação e seus equipamentos não se constituam em risco para sua própria segurança, para a de terceiros ou de poluição ambiental.

Embarcação: GARRA FORTE

CERTIFICADO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO - PROVISÓRIO

Emitido de Acordo com a NORMAM 202, da Diretoria de Portos e Costas,
Em nome do Governo da,



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

pela Auto Ship - Entidade Certificadora de Embarcações Ltda.



CERTIFICADO ASCSN - 24922

Nome do Navio	Nº de Inscrição	Indicativo de Navio (Números ou Letras)
GARRA FORTE	A Ser Inscrita	A Ser Fornecido

Serviço(s) a que se destina	Tipo	Ano de Construção
Transporte de Carga	Balsa	2023

Comprimento (m)	Arqueação Bruta	Arqueação Líquida	Borda Livre (mm)	Área de Navegação
23,15	63	18	306	Interior Área 1 ☐ Interior Área 2 ☒

Tipo e Marca do Motor	Número do Motor	Potência Propulsiva Total
MWM - MTD-400M	M7M000823	300 CV

Material do Casco	Autorizado a Transportar Carga no Convés	Número de Passageiros Autorizados para o Navio
Aço	Sim	0 (zero)

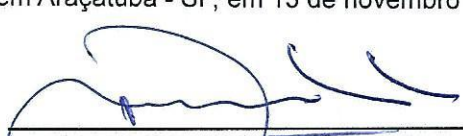
A AUTO SHIP - ENTIDADE CERTIFICADORA DE EMBARCAÇÕES LTDA certifica:

Que a Embarcação **GARRA FORTE** foi objeto da vistoria **Inicial** de conformidade com as disposições regulamentadas pela NORMAM 202 da Diretoria de Portos e Costas.

Que as vistorias evidenciaram que seu estado é satisfatório e que cumpre com as prescrições indicadas.

O presente Certificado será válido até o vencimento indicado, estando sujeito a realização das vistorias intermediárias que deverão ficar registradas entre as datas limites estabelecidas.

Expedido em Araçatuba - SP, em 13 de novembro de 2023.


RONALDO LAURO MARTINS
TECNÓLOGO FLUVIAL
CREA: 5061478038



173338

CONVALIDAÇÕES

Certifica-se que a embarcação GARRA FORTE foi objeto das vistorias a seguir estabelecidas, com resultado satisfatório, nos setores e datas indicadas, respectivamente:

A Realizar	Entre	E	Lugar e Data da Realização	Nome do Vistoriador
1ª VISTORIA ANUAL	xx/xx/xxxx	xx/xx/xxxx	x-x-x-x-x-x-x-x-x-x	x-x-x-x-x-x-x-x-x-x
2ª VISTORIA ANUAL	xx/xx/xxxx	xx/xx/xxxx	x-x-x-x-x-x-x-x-x-x	x-x-x-x-x-x-x-x-x-x
VISTORIA INTERMEDIÁRIA	xx/xx/xxxx	xx/xx/xxxx	x-x-x-x-x-x-x-x-x-x	x-x-x-x-x-x-x-x-x-x
3ª VISTORIA ANUAL	xx/xx/xxxx	xx/xx/xxxx	x-x-x-x-x-x-x-x-x-x	x-x-x-x-x-x-x-x-x-x
4ª VISTORIA ANUAL	xx/xx/xxxx	xx/xx/xxxx	x-x-x-x-x-x-x-x-x-x	x-x-x-x-x-x-x-x-x-x

OBSERVAÇÕES

- Certificado emitido de acordo com o Relatório Vistoria Inicial de CSN - Flutuando nº RVAS - 24922, emitido por esta Organização Reconhecida.
- Vistoria em Seco realizada na cidade de Botucatu/SP em 06/10/2023, por esta Organização Reconhecida.
- O não cumprimento das exigências contidas no Relatório Vistoria Inicial de CSN - Flutuando nº RVAS - 24922 dentro do prazo determinado acarretará no cancelamento deste Certificado automaticamente.
- A aprovação das vistorias realizadas para a emissão ou validação de um Certificado serão válidas apenas para o momento em que forem efetuadas. A partir de então e durante todo o período de validade do Certificado, os Proprietários, os Armadores, os Comandantes ou Mestres segundo as circunstâncias do caso, serão os responsáveis pela manutenção das condições de segurança, de maneira a garantirem que a embarcação e seus equipamentos não se constituam em risco para sua própria segurança, para a de terceiros ou de poluição ambiental.

[Handwritten signature]

GRAU /CAPACIDADE Grade/capacity	CERTIFICADO (REGRA STCW) Certificate (STCW regulation)	NÚMERO DE PESSOAS Number of persons		
		Categoria (Category)	Nível (Level)	Quantidade (Quantity)
Comandante (Master)	-----	CMF	C4	01
Imediato (Chief Mate)	-----	-----	-----	-----
Oficial de Náutica (Deck Officer)	-----	-----	-----	-----
Radio Operador (Contramestre)	-----	-----	-----	-----
Contramestre (Boatswain)	-----	-----	-----	-----
Chefe de Máquinas (Engineer Officer)	-----	MFM	M3	01
Subchefe de Máquinas (Second Engineer Officer)	-----	-----	-----	-----
Oficial de Máquinas (Engineer Officer)	-----	-----	-----	-----
Condutor (Petty Officer Engineer)	-----	-----	-----	-----
Eletricista (Electrician)	-----	-----	-----	-----
Enfermeiro/ Auxiliar de Saúde (Male Nurse)	-----	-----	-----	-----
Cozinheiro (Cook)	-----	-----	-----	-----
Taifeiro (Steward)	-----	-----	-----	-----
Marinheiro de Máquinas (Oiler)	-----	-----	-----	-----
Marinheiro de Convés (Able Seaman)	-----	MAF	C1	01
Moço de Convés (Ordinary Seaman)	-----	-----	-----	-----
Moço de Máquinas (Wiper)	-----	-----	-----	-----

Quantidade de Operadores de Posicionamento Dinâmico

Observações (Observations)

- 1) ESTE CTS ESTÁ SENDO EMITIDO COM BASE NO LAUDO PERICIAL Nº 405-VLP-120/23 CONFECCIONADO PELO VISTORIADOR NAVAL FLÁVIO ANDRÉ DE MENDONÇA;
- 2) O CTS DEFINITIVO ESTA CONDICIONADO A APRESENTAÇÃO DA LICENÇA RÁDIO EMITIDA PELA ANATEL E DO TIE CONTEMPLANDO O NÚMERO DE INSCRIÇÃO DA EMBARCAÇÃO;
- 3) CTS VÁLIDO ENQUANTO PERDURAREM AS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA OBSERVADAS POR OCASIÃO DA EMISSÃO DO LAUDO PERICIAL, TAIS COMO CARACTERÍSTICAS FÍSICAS E OPERACIONAIS DA EMBARCAÇÃO E LOCAL DE SUA OPERAÇÃO;
- 4) QUANDO NÃO FOR NECESSÁRIO A REALIZAÇÃO DE ECLUSAGEM, A TRIPULAÇÃO PODERÁ SER DISPENSADA DO **MAF / C1**; E
- 5) A EMBARCAÇÃO PODERÁ SER GUARNECIDA DE UM PROFISSIONAL NÃO TRIPULANTE, SENDO ESSE RESPONSÁVEL PELA OPERAÇÃO COM O GUINCHO DA GARRA.

Emitido em: **21 / 11 / 2023**

(issued on) (Date dd/mm/yyyy)

Data de Expiração (se houver): **17 / 12 / 2023.**

Date of expiry (if any)

Órgão de Emissão: Capitania Fluvial do Tietê-Paraná
(Emission Office)

Breda Evelyn Fernandes Soares
Primeiro-Tenente (RM2-T)
Encarregada de Assessoria de
Justiça e Disciplina

ND impedimento:

LUIZ CARLOS CALVO DOS SANTOS JUNIOR

Capitão de Fragata

Capitão dos Portos



MARINHA DO BRASIL

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

GERÊNCIA DE VISTORIAS, INSPEÇÕES E PERÍCIAS - GVI

RELATÓRIO DE VISTORIA:

405 – VLP Comp - 122/23

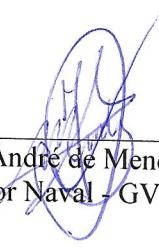
Embarcação: GARRA FORTE
Tipo: Balsa
Área de Navegação: Interior – Área 2
AB: 63
Tipo de Vistoria: Vistoria de Laudo Pericial para emissão do CTS.
Local e Data: Botucatu-SP, 17 de novembro de 2023.

Nº	EXIGÊNCIAS	REFERÊNCIA	PRAZO	VERIF.
01	Dotar embarcação com o Título de Inscrição de Embarcação (TIE).	Cap. 4, item 4.2.1, m da NORMAM 202/DPC	30 dias	GVI
02	Dotar embarcação com a Licença Rádio emitida pela ANATEL.	Cap. 4, item 4.8 da NORMAM 202/DPC	90 dias	GVI
03	Dotar embarcação com Rol Portuário ou de Equipagem.	Cap. 2, item 2.7 e 2.8 da NORMAM 101/DPC	30 dias	GVI

Observação:

- 1) Vistoria de Laudo Pericial para emissão do CTS realizada, conforme solicitado pelo armador através do requerimento Nº 405-016984/2023, protocolado na CFTP em 08/11/2023.

Barra Bonita - SP, 21 de novembro de 2023.


Flávio André de Mendonça
Vistoriador Naval - GVI/CFTP



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



Nº 502

PASSE DE SAÍDA POR PERÍODO*(Period Outgoing Pass)*

Nº Processo de Despacho <i>(Process Number)</i> :	DUV: XXX
Capitania dos Portos/Delegacia/Agência <i>(Harbourmaster Office)</i> : CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ	
De acordo com as Normas da Autoridade Marítima, concede-se Passe de Saída à embarcação <i>(According to the Maritime Regulation, this Outgoing Pass is granted to the vessel)</i>	
GARRA FORTE , de bandeira brasileira <i>(Vessel's Name)</i> <i>(flying the flag of)</i>	
tendo como Comandante o Sr. ANDRE LUIZ RIBEIRO DO PRADO . <i>(having as Captain Mr.)</i>	
válido de <i>(valid of)</i>	até <i>(until)</i>
22 / 11 / 2023	27 / 11 / 2023
Observações <i>(Remarks)</i>	
A EMBARCAÇÃO "GARRA FORTE" SAI DO ESTALEIRO MERCOSUL NO RIO BONITO, LOCALIZADO EM BOTUCATU-SP, E NAVEGA ATÉ O DESTINO DA EMBARCAÇÃO NO DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO (DH) LOCALIZADO EM BARIRI-SP. (PERÍODO DE VIAGEM DAS 6:00 AS 17:00HS DO MESMO DIA.)	

BARRA BONITA

Local *(Place)*

, em 22 de

NOVEMBRO

de 2023

Data *(Date)*


 Assinatura do Capitão dos Portos/Delegado/Agente
(Signature of the Harbourmaster's)

No Impedimento:

LUIZ CARLOS CALVO DOS SANTOS JUNIOR
 Capitão de Fragata
 Capitão dos Portos
 CAMILO SIERRA CRIOLANI MACEDO MÜLLER
 Primeiro-Tenente(RM2-T)
 Enc. da Seção de Inspeção Naval e Vistorias



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



PEDIDO DE DESPACHO POR PERÍODO – NAVEGAÇÃO INTERIOR

(Request of Period Clearance – Inland Navigation)

Nº Processo de Despacho (Process Number):		
Dados de Despacho (Data of Clearance)		
Porto de Estadia (Port of Call):	Data/Hora Estimada de Partida (Estimated Date-Time of Departure):	
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)		
Nome da Embarcação (Vessel's Name): "GARRA FORTE"	Tipo de Embarcação (Vessel's Type): BALSA	
Bandeira (Flag): BRASILEIRA	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil Maritime Authority Number): A SER INSCRITA	
Arqueação Bruta (Gross Tonnage): 63	Comprimento Total (Length Over All): 23,15	Tonagem Porte Bruto (DWT): 98,900
Certificado de Registro do Armador – CRA (Shipowner's Register Certificate) – Somente para embarcações nacionais (Only for national flag) - Armador (Shipowner): FUNDAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS. - Nº do CRA (CRA's number): - Validade (Expire in):		
Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)		
Nome (Name): WLADEMIR SIMÕES PINTO.		
CNPJ/CPF: 72.845.662/0001-73	Telefone (Phone): (14)-3641-4141/(14)-3641-1680	
Endereço (Address): RUA: SALVADOR DE TOLEDO, Nº 1196, CENTRO, BARRA BONITA-SP	E-mail: wsdespachanteffluvial@gmail.com	
Informações Complementares (Complementary Information)		
Data da Última Inspeção Naval (Date of Last Naval Inspection): ____/____/____		
Deficiências a serem retificadas neste porto? (Deficiencies to be rectified at this Port?) () Sim (Yes) (x) Não (No)		
Transporta Carga Perigosa (Conveyance of Dangerous Cargo): () Sim (Yes) (x) Não (No)		
Há algum certificado ou documento temporário da embarcação, cuja validade expire nos próximos 90 dias? (Is there any certificate or temporary document of vessel expiring in the next 90 days?) () Sim (Yes) (X) Não (No)		
Caso afirmativo, informe o(s) certificado(s)/documento(s) e suas respectivas datas de validade (In affirmative case, inform the certificate(s) / document(s) and their respective expiring dates):		
Observações (Remarks)		
PEDIDO DE DESPACHO ESPECIAL: A EMBARCAÇÃO "GARRA FORTE" SAI DO ESTALEIRO MERCOSUL NO RIO BONITO, LOCALIZADO EM BOTUCATU-SP, E NAVEGA ATÉ O DESTINO DA EMBARCAÇÃO NO DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO (DH) LOCALIZADO EM BARIRI-SP.(PERÍODO DE VIAGEM DAS 6:00 AS 17:00HS DO MESMO DIA.)		

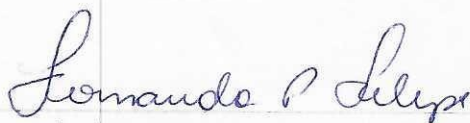
Lista de Tripulantes (Crew List)				
Nº de Tripulantes - Incluindo o Comandante (Number of crew - including Master):	Nome do Comandante (Name of Master):			
	ANDRE LUIZ RIBEIRO DO PRADO			
Nome completo (Full name):	Grau ou Função (Rank or Rating):	Data nascimento (Date of birth):	Nº da CIR (CIR number):	Validade da CIR (*) (CIR expires in):
ANDRE LUIZ RIBEIRO DO PRADO	CFL/COM	16/02/1979	405P2001046294	11/01/2028
CLEBER FRANCISCO DE ASSIS	MFM/CHEMAQ	26/12/1984	405P2008000669	23/07/2013
HENRIQUE JOSÉ GOIS JUNIOR	MFC/MN	10/11/1976	405P2002000031	11/01/2026
VALDEMIR DONIZETI RIBEIRO DO PRADO	MNM/CHEMAQ	03/11/1961	405P2001018550	22/03/2028

Comboios (Convoys)				
No caso de navegação em comboio, preencher as informações abaixo sobre as embarcações não propulsadas componentes do comboio (if sailing in convoy, complete the information below about the vessels without propulsion integrating the convoy)				
Nome da Embarcação (Vessel's name):	Nº de Inscrição (Official number):	Arqueação Bruta (Gross Tonnage):	Carga (Cargo):	Quantidade e Unidade de Carga (Quantity and unity of cargo):

Somatório da Arqueação Bruta das embarcações que compõem o comboio, incluindo a embarcação propulsora:
(Sum total of Gross Tonnage of vessels that constitute the convoy, including the main vessel)

Estou ciente de que responderei administrativa, civil e penalmente pelos eventuais dados incorretos constantes da presente declaração. that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein).

BARRA BONITA-SP, em 22 de novembro de 2023



Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

-2-M -2-

Wladimir Siqueira Pinto-ME
CNPJ 72.843.642/0001-73
Fernando Pestana Felipe
AUXILIAR ADMINISTRATIVO

NORMAM-08/DPC
Mod 4



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)

MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS
(Directorate of Ports and Coasts)

ANEXO 2-L



CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA (EXTRATO)

(Minimum Safe Manning Document)

Nº do Processo de Despach (Process Number):	DUV	
Nome da Embarcação (Vessel's Name): GARRA FORTE	Nº IMO (IMO Number) 000-000000-5	Nº de Inscrição (Brazilian flag only):

Grau / Capacidade (Grade / Capacity):	Certificado - Regra STCW (Certificate - STCW Regulation):	Número de Pessoas (Number of Persons):		
		Categoria (Category):	Nível (Level):	Quantidade (Quantity):
Comandante (Master)		CMF	C4	1
Imediato (Chief Mate)				0
Oficial de náutica (Deck Officer)				0
Radio Operador (Radio Operator)				0
Contramestre (Boatwain)				0
Chefe de máquinas (Chief Engineer Officer)		MFM	M3	1
Subchefe de máquinas (Second Engineer Officer)				0
Oficial de máquinas (Engineer Officer)				0
Condutor (Petty Officer Engineer)				0
Eletricista (Electrician)				0
Enfermeiro/Auxiliar de Saúde (Male Nurse)				0
Cozinheiro (Cook)				0
Taifeiro (Steward)				0
Marinheiro de máquinas (Oiler)				0
Marinheiro de convés (Able Seaman)		MAF	C1	1
Moço de Convés (Ordinary Seaman)				0
Moço de Máquinas (Wiper)				0
Quantidade de Operadores de Posicionamento Dinâmico (Dynamic Positioning Operators)				3

Este documento certifica que, de acordo com a regulamentação brasileira sobre segurança da navegação e de conformidade com a Resolução A.890 (21) de 25 de novembro de 1999 da IMO, conforme emendada, este navio é considerado adequadamente tripulado sempre que navegar dentro da sua classificação quanto à classe de navegação e com um número de tripulantes igual ou superior ao especificado neste Cartão de Tripulação de Segurança.

(This is to certify that, under the provisions of the Brazilian navigation regulations and of IMO Resolution A.890 (21) of 25 November 1999, this ship is considered to be safely manned if, whenever it proceeds to sea in the above mentioned classification, its complement corresponds to, or exceeds, the one specified in this Safe Manning Document).

BARRA BONITA-SP

, em 22 de novembro

de 2023

Fernanda P. Lulize

Assinatura do Representante da Embarcação

(Signature of Vessel's Representative)

-2-L-1-

Wladimir Siqueira Pinto - M.
CNPJ 12.843.602/0001-11
Fernanda Pastana Tr.
AUXILIAR ADMINISTRATIVO

NORMAM-
08/DPC

2º TABELIÃO DE NOTAS E DE PROTESTO DE LETRAS E TÍTULOS

BOTUCATU - SP
COMARCA DE BOTUCATU
ARIANA GARCIA ROCHA
LIVRO Nº578 PÁGINA 091.

2º TABELIÃO DE NOTAS E DE PROTESTOS
Silas de Moraes Corrêa
Escrevente Autorizado
Av. Santana, 146 - Centro - Botucatu/SP
CEP 18.603-700 ☎ 14 3882 0710

ESCRITURA PÚBLICA DE DISSOLUÇÃO DE DECLARAÇÃO.

SAIBAM quantos esta virem que aos vinte e dois dias do mês de novembro do ano de dois mil e vinte e três (22/11/2023), nesta cidade de Botucatu, Estado de São Paulo, na Avenida Santana, nº146, perante mim Escrevente Autorizado do Segundo Tabelião de Notas e Protesto de Botucatu, compareceu como outorgante **FUNDAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS-FEPAF**, com sede nesta cidade, na rua Avenida Universitária, nº3780 - Altos do Paraíso, inscrita no CNPJ. sob o nº50.786.714/0001-45, neste ato representada por sua diretora-presidente **RENATA CRISTINA BATISTA FONSECA**, brasileira, engenheira florestal, divorciada, portadora da Cédula de Identidade de RG. nº20.316.810-0-SSP-SP, nascida aos 15/12/1970, inscrita no CPF. sob nº170.331.008-09, residente e domiciliada nesta cidade, na rua Odilon Prado Cassetari, nº3.284-Jardim Paraíso II, conforme artigo 15, parágrafo único do Estatuto Social, devidamente registrado no Primeiro Oficial de Registro de Imóveis, Títulos e Documentos e Civil de Pessoa Jurídica desta cidade sob nº 1815 no Livro de Registro de Pessoa Jurídica, em 03 de março de 2.006, e Ata de Posse da Diretoria, datada de 13/10/2022, que me foram exibidos e cujas cópias ficam arquivadas nestas Notas na Pasta 25/2011 - Fls. 031, pasta nº26, fls.077 e 37/2023, fls. nº058, reconhecida como a própria por mim Escrevente Autorizado, consoante documentação acima citada e a mim apresentada, nos respectivos originais, do que dou fé. E pela declarante, me foi dito o seguinte: Que para fins de Inscrição na Capitania Fluvial da Hidrovia Tiete Paraná, declara que construiu uma Embarcação denominada "**GARRA FORTE**", conforme Notas de Arqueação, emitida em 08/11/2023, pela AUTO SHIP - ENTIDADE CERTIFICADORA DE EMBARCAÇÕES LTDA, com as seguintes características: TIPO: BALSA; MATERIAL DO CASCO: AÇO; CLASSIFICAÇÃO: COMPRIMENTO TOTAL: 23,15M; COMPRIMENTO PERPENDICULAR: 22,80 M; BOCA MOLDADA: 6,00 M; PONTAL: 1,48 M; CALADO LEVE: 0,461M; CALADO CARREGADO: 1,180M; ARQUEAÇÃO BRUTA: 63,00; ARQUEAÇÃO LIQUIDA:18,00; TONELAGEM PORTE BRUTO: 148,078 T; CONSTRUÇÃO CONCLUÍDA EM: 2023, tendo sido gasto em sua construção, com chapas de aço, equipamentos, mão de obra e pintura, a importância de R\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de reais). Declara que deixa de anexar Notas Fiscais e Termo de Quitação do Casco, por se tratar de construção própria. E que está ciente quanto ao disposto no Artigo 16, do RLESTA e o artigo 332 do Código Penal. Que se responsabiliza pela exatidão e veracidade das informações declaradas, ciente de que, se falsa, ficará sujeito às penas da Lei; e, que se encontra a disposição de quaisquer órgãos, inclusive da Justiça, para prestar quaisquer declarações e/ou esclarecimentos, assim como ratificar integralmente a presente declaração. A pedido da declarante, lhes lavrei a presente escritura de declaração, o qual feita e lida sendo lida, aceita e assina, do que de tudo dou fé. Eu, a.a. (Silas de Moraes Corrêa), Escrevente Autorizado, digitei. E eu, a.a. (Humberto Ricarelli Múrcia de Souza), Substituto Notarial, subscrevi, conferi e assino em público e raso. Em testº(sinal público)da verdade. a.a. HUMBERTO RICARELLI MÚRCIA DE SOUZA Substituto Notarial. a.a) **RENATA CRISTINA BATISTA FONSECA**. Porto por fé haver sido expedido o presente traslado em seguida a lavratura do ato, que é cópia do original.

Silas de Moraes Corrêa
Escrevente Autorizado

2º TABELIÃO DE NOTAS E DE PROTESTOS
Silas de Moraes Corrêa
Escrevente Autorizado
Av. Santana, 146 - Centro - Botucatu/SP
CEP 18.603-700 ☎ 14 3882 0710



Selo Digital:

1239761ES0000000128028233

Emols. Tabelião	R\$326,72
Secr. Fazenda SP	R\$92,86
Estado	R\$63,55
ISS	R\$6,53
Ministério Público	R\$15,68
Registro Civil	R\$17,20
Tribunal de Justiça	R\$22,42
Santa Casa	R\$3,27
TOTAL	R\$548,23



01452602112583.000058660-3

Avenida Santana 146 Centro - Botucatu - SP
Fone: 14-3882-0710



Capitania Fluvial do Tietê-Paraná
COMPROVANTE DE PROTOCOLO

Protocolo nº: 405-017878/2023

Data: 23/11/2023 16:22:20

Protocolador: MN-RM2 JUNIOR

Criação: GAP

Interessado:

FUNDAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS AGRICOLAS E FLORESTAIS

Tipo de Serviço:

TITULO DE INSCRICAO DE EMBARCACAO (TIE) - NAVEGACAO INTERIOR - AB MENOR OU IGUAL A 100, EXCETO AS MIUDAS

Nº da Inscrição da Embarcação/IMO A SER INSCRITA	Nome da Embarcação GARRA FORTE	Atividade / Serviço TRANSPORTE DE CARGAS
Tipo de Embarcação	Jurisdicção CFTP - CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ	Lotação

Itens Recebidos e Conferidos

- 1 GUIA DE RECOLHIMENTO DA UNIAO (GRU) COM O DEVIDO COMPROVANTE DE PAGAMENTO, REFERENTE AO SERVICO DE INSCRICAO DE EMBARCACAO
- 1 BOLETIM DE ATUALIZACAO DE EMBARCACAO (BADE) (ANEXO 2-B DA NORMAM-202/DPC)
- 1 COMPROVANTE DE RESIDENCIA COM CEP, EM NOME DO INTERESSADO (CONTA DE LUZ, AGUA, GAS OU TELEFONE (FIXO OU CELULAR) - EMITI
- 1 DOCUMENTO OFICIAL DE IDENTIFICACAO, DENTRO DA VALIDADE, COM FOTO (SE PESSOA FISICA) OU DECLARACAO DE REGISTRO NA JUNTA C
- 1 DOCUMENTO OFICIAL DE IDENTIFICACAO DO PROCURADOR, COM FOTO E DENTRO DA VALIDADE (COPIA SIMPLES) (SE APLICAVEL)
- 1 PROCURACAO (SE APLICAVEL)
- 1 REQUERIMENTO DO INTERESSADO OU OFICIO DE SOLICITACAO DE INSCRICAO QUANDO SE TRATAR DE EMBARCACOES DE ORGAOS PUBLICOS (AN
- 1 CARTAO DE TRIPULACAO DE SEGURANCA (CTS) - PARA AS EMBARCACOES COM AB MAIOR QUE 10 (SE APLICAVEL)
- 1 RELATORIO DE VERIFICACAO DA LOTACAO DE PASSAGEIROS E DO PESO MAXIMO DE CARGA (EMBARCACOES DE PASSAGEIROS OU PASSAGEIROS
- 1 SEGURO DE RESPONSABILIDADE DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS PELA EMBARCACAO OU POR SUA CARGA (DPEM QUITADO) (COPIA SIMPLES).
- 1 PARA EMBARCACOES ADQUIRIDAS NO EXTERIOR, COMPROVANTE DE REGULARIZACAO DE IMPORTACAO PERANTE O ORGAO COMPETENTE (GUIA DE
- 1 PARA EMBARCACOES ADQUIRIDAS NO EXTERIOR, PROVA DE AQUISICAO NO EXTERIOR (BILL OF SALE) OU FATURA COMERCIAL COM A PROVA D
- 1 LICENCA DE CONSTRUCAO OU LICENCA DE CONSTRUCAO PARA EMBARCACOES JA CONSTRUIDAS (CONFORME O CASO)
- 1 PROVA DE AQUISICAO DO MOTOR (OBRIGATORIO APENAS QUANDO A POTENCIA FOR ACIMA DE 50 HP) (SE APLICAVEL)
- 1 CERTIFICADO DE SEGURANCA DA NAVEGACAO (EMBARCACOES DE PASSAGEIROS COM AB MAIOR QUE 20 OU DE CARGA COM AB MAIOR QUE 50) O
- 1 CERTIFICADO DE BORDA LIVRE (PARA EMBARCACOES COM AB MAIOR QUE 50) (SE APLICAVEL)
- 1 CERTIFICADO DE ARQUEACAO (PARA EMBARCACOES COM AB MAIOR QUE 50) OU NOTAS DE ARQUEACAO (PARA EMBARCACOES COM AB MENOR OU
- 1 COMPROVANTE DE INSCRICAO E DE SITUACAO CADASTRAL DO CONSTRUTOR/FABRICANTE, OBTIDO NO ENDEREÇO ELETRONICO HTTP:RECEITA.FA
- 2 DUAS FOTOS COLORIDAS DA EMBARCACAO GRAVADAS EM MIDIA.UMA MOSTRANDO-A PELA POPA (TRASEIRA) E OUTRA PELO TRAVES (LADO).
- 1 PROVA DE PROPRIEDADE DA EMBARCACAO, (CONFORME O ITEM 0208 DA NORMAM-202/DPC)
- 1 PROVA DE NACIONALIDADE DO PROPRIETARIO (SE ESTRANGEIRO) (SE APLICAVEL)

Observações

V/S

ESTE PROTOCOLO NAO CONSTITUI UM DOCUMENTO PROVISÓRIO SALVO ESPECIFICADO EM NORMAS

Barra Bonita, 23 de Novembro de 2023



MN-RM2 JUNIOR



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ
TÍTULO DE INSCRIÇÃO DE EMBARCAÇÃO

NÚMERO DE INSCRIÇÃO / REGISTRATION NUMBER
4054176143

TIPO DA EMBARCAÇÃO / TYPE OF VESSEL
Balsa

DATA DE VALIDADE / EXPIRATION DATE
06/12/2028

NOME DA EMBARCAÇÃO / NAME OF VESSEL
GARRA FORTE

ATIVIDADE / ACTIVITY
Transporte de Carga

ÁREA DE NAVEGAÇÃO / NAVIGATION AREA
Interior

NÚMERO DE TRIPULANTES /
NUMBER OF CREW MEMBERS
2

NÚMERO DE PASSAGEIROS /
NUMBER OF PASSENGERS
0

CARACTERÍSTICAS / FEATURES

COMPRIMENTO / LENGTH
23.15

AB / GT
63.00

BOCA / BREADTH
6.00

ANO DE CONSTRUÇÃO /
YEAR OF BUILD
2023

Nº DO CASCO / HULL NUMBER

MATERIAL DO CASCO /
HULL MATERIAL
Aço

PROPRIETÁRIO / OWNER

NOME: FUNDACAO DE ESTUDOS E PESQ AGRICOLAS E FLORESTAIS

CPF/CNPJ: 50.786.714/0001-45

CO-PROPRIETÁRIO / CO-OWNER

NOME: *****

CPF/CNPJ: *****

ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA / CHATTEL MORTGAGE
NÃO

CREDOR HIPOTECÁRIO / MORTGAGE CREDITOR

OBSERVAÇÕES / REMARKS

LOCAL DE EMISSÃO /
PLACE OF ISSUE
Barra Bonita

DATA DE EMISSÃO /
DATE OF ISSUE
07/12/2023

PROPULSÃO / PROPULSION

TIPO DE PROPULSÃO / TYPE OF PROPULSION
Motor

QUANTIDADE DE MOTORES / QUANTITY OF ENGINES
1

MOTOR 1 / ENGINE 1

FABRICANTE - MARCA - MODELO / MANUFACTURER - BRAND - MODEL

Nº DE SÉRIE DO MOTOR / ENGINE SERIAL NUMBER
M7M000823

MOTOR 2 / ENGINE 2

FABRICANTE - MARCA - MODELO / MANUFACTURER - BRAND - MODEL

Nº DE SÉRIE DO MOTOR / ENGINE SERIAL NUMBER

MOTOR 3 / ENGINE 3

FABRICANTE - MARCA - MODELO / MANUFACTURER - BRAND - MODEL

Nº DE SÉRIE DO MOTOR / ENGINE SERIAL NUMBER

MOTOR 4 / ENGINE 4

FABRICANTE - MARCA - MODELO / MANUFACTURER - BRAND - MODEL

Nº DE SÉRIE DO MOTOR / ENGINE SERIAL NUMBER

DOCUMENTO DA EMBARCAÇÃO

Este documento digital pode ser utilizado para a identificação da embarcação, não sendo necessária a apresentação de documento complementar.



Verifique a autenticidade do QR Code com o app VIO
Check QR Code's authenticity with VIO app, available on Google and Apple app stores

Termo de Declaração de Concordância e Veracidade
(Cadastro de Usuários Externos no SEI da Anatel)

Nome Completo do Usuário:	RENATA CRISTINA BATISTA FONSECA		
Documento de Identidade:	20.316.810-0 SSP/SP	CPF:	170.331.008-09
E-mail de Login no SEI:	fepaffundacao@gmail.com	Telefone:	
Endereço de Domicílio:	RUA ODILON PRADO CASSETARI, Nº 3780		Bairro: JARDIM PARAISO II
Estado (UF):	SP	Cidade:	BOTUCATU
		CEP:	18610-195

A realização do cadastro como Usuário Externo no SEI é pessoal, intransferível, indelegável e irrevogável, importando na aceitação de todos os termos e condições que regem o processo eletrônico, conforme [Regulamento do Processo Eletrônico na Anatel](#) e demais normas aplicáveis, admitindo como válida a assinatura eletrônica na modalidade cadastrada (login/senha), tendo como consequência a responsabilidade pelo uso indevido das ações efetuadas, as quais poderão ser passíveis de apuração civil, penal e administrativa. Ainda, declaro que o endereço informado referente ao meu domicílio é verdadeiro e que são de minha exclusiva responsabilidade:

- I - o sigilo da senha de acesso, não sendo oponente, em qualquer hipótese, alegação de uso indevido;
- II - a conformidade entre os dados informados no formulário eletrônico de petição e aqueles contidos no documento protocolizado, incluindo o preenchimento dos campos obrigatórios e anexação dos documentos essenciais e complementares;
- III - a confecção da petição e dos documentos digitais em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo sistema, no que se refere ao formato e ao tamanho dos arquivos transmitidos eletronicamente;
- IV - a conservação dos originais em papel de documentos digitalizados enviados por meio de petição eletrônico até que decaia o direito da Administração de rever os atos praticados no processo, para que, caso solicitado, sejam apresentados à Anatel para qualquer tipo de conferência;
- V - a verificação, por meio do recibo eletrônico de protocolo, do recebimento das petições e dos documentos transmitidos eletronicamente;
- VI - a realização, por meio eletrônico, de todos os atos e comunicações processuais entre a Agência, o usuário ou a entidade porventura representada, não sendo admitidas intimação ou protocolização por meio diverso, exceto nas situações em que for tecnicamente inviável ou em caso de indisponibilidade do meio eletrônico cujo prolongamento cause dano relevante à celeridade ou à instrução do processo ou outra exceção prevista em instrumento normativo próprio;
- VII - a observância de que os atos processuais em meio eletrônico se consideram realizados no dia e na hora do recebimento pelo SEI, considerando-se tempestivos os atos praticados até às 23 horas e 59 minutos e 59 segundos do último dia do prazo, conforme horário oficial de Brasília, independentemente do fuso horário no qual se encontre o usuário externo;
- VIII - a consulta periódica ao SEI ou ao sistema por meio do qual se efetivou o petição eletrônico, a fim de verificar o recebimento de intimações, considerando-se realizadas na data em que efetuar sua consulta no sistema ou, não efetuada a consulta, quinze dias após a data de sua expedição;
- IX - as condições de sua rede de comunicação, o acesso a seu provedor de internet e a configuração do computador utilizado nas transmissões eletrônicas; e
- X - a observância dos períodos de manutenção programada, que serão realizadas, preferencialmente, no período da 0 hora dos sábados às 22 horas dos domingos ou da 0 hora às 6 horas nos demais dias da semana, ou qualquer outro tipo de indisponibilidade do sistema.

A liberação do cadastro somente ocorrerá depois de submeter este Termo por uma das formas indicadas na página a seguir:
https://sei.anatel.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=usuario_externo_avisar_cadastro&id_orgao_acesso_externo=0

BOTUCATU-SP	08	de	DEZEMBRO	de	2023
Cidade/UF	dia		mês		ano

Assinatura do Usuário

(tarja da assinatura digital ou assinatura manuscrita conforme documento pessoal apresentado)