

ANEXO



DIRETORIA DE
PORTOS E COSTAS

NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA TRÁFEGO E PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

NORMAM-204/DPC



MARINHA
DO BRASIL

NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA TRÁFEGO E PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

MARINHA DO BRASIL

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

2023

TIPO: NORMA

FINALIDADE: NORMATIVA

GLOSSÁRIO

ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (ajb) - Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer.

ÁREA SAR MARÍTIMA BRASILEIRA - Compreende uma área do Oceano Atlântico, sob a responsabilidade do Brasil, que abrange toda a costa brasileira e se estende na direção leste até o meridiano de 10°W, conforme figura do anexo 3-A.

ANATEL - Agência Nacional de Telecomunicações.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

ARMADOR - Pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta.

ART - Anotação de Responsabilidade Técnica.

ASP (Application Service Provider) - Provedor de Serviço de Aplicação.

AVL (Automatic Vessel Location) - Sistema Automático de Localização: sistema que utilizando satélite obtém a latitude e a longitude da embarcação. Poderá estar inserido ou integrado ao sistema de comunicações de bordo, capaz de transmitir estes dados para uma Estação Base.

CCA-IMO - Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional.

CDRL - Centro de Dados Regional LRIT (Long-Range Identification and Tracking of Ships).

CISMAR - Centro Integrado de Segurança Marítima.

CLANDESTINO - Pessoa escondida em um navio, sem o consentimento do Armador ou do Comandante, encontrada depois que o navio tenha deixado o porto.

COMOPNAV - Comando de Operações Navais.

CSP (Communication Service Provider) - Provedor de Serviço de Comunicações.

CTS - Cartão de Tripulação de Segurança.

DESPACHO DE EMBARCAÇÕES

a) Área Portuária: considera-se a área geográfica situada em uma mesma baía, enseada, angra, canal, rio ou lagoa da jurisdição de um mesmo Órgão de Despacho (OD);

b) Aviso de Entrada: documento apresentado pelo representante da embarcação, por meio do qual participa a chegada da embarcação em um porto ou terminal aquaviário da área de jurisdição de um OD. Aplicável somente às embarcações que realizam despacho por período;

c) Aviso de Saída: documento por meio do qual o representante da embarcação participa ao OD a efetiva saída da embarcação. Aplicável somente às embarcações que realizam despacho por período;

d) Comboio: é o conjunto de embarcações sem propulsão e agrupadas lado a lado e/ou em linha, que navegam rebocadas ou empurradas por outra(s) dotada(s) de propulsão;

e) Despacho: processo realizado pelos OD, mediante verificação de documentos da embarcação, com intuito de liberar sua saída de um porto ou terminal aquaviário. Este processo compreende a chegada, a estadia e a saída da embarcação num determinado porto ou terminal aquaviário;

f) ICP-Brasil (Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira): é um conjunto de entidades, padrões técnicos e regulamentos elaborados para suportar um sistema criptográfico com base em certificados digitais;

g) Órgãos de Despacho (OD): são as Capitânias dos Portos e suas Delegacias e Agências subordinadas, responsáveis pelo processo de despacho de embarcações sujeitas a este procedimento;

h) Declaração Geral de Entrada: documento apresentado pelo representante da embarcação, por meio do qual participa a chegada da embarcação em um porto ou terminal aquaviário da área de jurisdição de um OD. Aplicável somente às embarcações que realizam despacho para o próximo porto;

i) Declaração Geral de Saída: documento por meio do qual o representante da embarcação participa ao OD a efetiva saída da embarcação. Aplicável somente às embarcações que realizam despacho para o próximo porto;

j) Passe de Saída para o Próximo Porto: documento expedido pelos OD, o qual autoriza a saída da embarcação do porto ou terminal aquaviário localizado na sua área de jurisdição, para o próximo porto (nacional ou estrangeiro);

k) Passe de Saída por Período: documento expedido pelos OD, o qual autoriza a saída da embarcação do porto ou terminal aquaviário localizado na sua área de jurisdição, por um determinado período;

l) Pedido de Despacho: processo pelo qual o representante da embarcação solicita, ao OD da jurisdição, autorização de saída da embarcação do porto ou terminal aquaviário; e

m) Representante da embarcação: o Comandante, o Armador ou o representante designado formalmente por documento ao OD.

DPC - Diretoria de Portos e Costas.

EMBARCAÇÃO DE ALTA VELOCIDADE - De acordo com a regra X/1.3 da Convenção SOLAS, é uma embarcação capaz de desenvolver uma velocidade máxima, em metros por segundo (m/s), igual ou superior a:

$3,7 \cdot \nabla^{0,1667}$, onde: ∇ = volume do deslocamento correspondente à linha d'água de projeto (m^3), excluindo embarcações, cujo casco seja completamente sustentado acima da superfície d'água, no modo de não-deslocamento, por forças aerodinâmicas geradas por efeito de superfície.

EMBARCAÇÃO EM CONDIÇÃO LAID-UP - É a embarcação temporariamente docada ou atracada em instalações portuárias ou estaleiros, parcialmente ou totalmente desguarnecida, que esteja aguardando o seu retorno às atividades comerciais.

EMBARCAÇÃO FORA DE OPERAÇÃO - É a embarcação em situação especial, caracterizada pela paralisação de sua condição normal de operação comercial.

EMBARCAÇÃO PREPS - Embarcação de pesca, obrigada a aderir ao Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS), com Arqueação Bruta maior ou igual a cinquenta ou com comprimento total igual ou superior a quinze metros.

EMBARCAÇÃO SOLAS (Safety of Life at Sea) - São todas as embarcações mercantes empregadas em viagens marítimas internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas com exceção de:

- 1) embarcações de carga com arqueação bruta inferior a 500;
- 2) embarcações de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuam viagens internacionais;
- 3) embarcações sem meios de propulsão mecânica;
- 4) embarcações de madeira, de construção primitiva;
- 5) embarcações de pesca; e
- 6) embarcações com comprimento de regra (L) menor que 24 metros.

ESTAÇÃO BASE - Estabelecimento terrestre responsável pelo recebimento dos dados de posição da embarcação e pela retransmissão desta informação para a MB via internet.

FMEA - Failure Modes and Effects Analysis.

FPSO (Floating, Production, Storage and Offloading) - Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferência.

FSA - Formal Safety Assessment.

FSRU (Floating Storage Regasification Unit) - Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação.

FSU (Floating Storage Unit) - Unidade Flutuante de Armazenamento.

FTP (File Transfer Protocol) - Protocolo de Transferência de Arquivo.

GEVI - Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias (DPC).

GIS - Geographic Informations System.

GMT - Hora média do meridiano de Greenwich.

GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) - Sistema Marítimo Global de Socorro e Segurança.

GVI - Grupo de Vistorias e Inspeções (Capitanias dos Portos).

HAZID - Hazard Identification.

IALA - Internacional Association Of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities.

IDC (International Data Center) - Centro de dados internacional LRIT.

IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code) - Código Marítimo Internacional de Produtos Perigosos.

IMO (International Maritime Organization) - Organização Marítima Internacional.

LRIT (Long Range Identification and Tracking of Ships) - Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância.

LRIT DATA USERS - Usuários de dados LRIT.

MAR TERRITORIAL - Compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.

MB - Marinha do Brasil.

NAVIO DE CARGA - É qualquer navio que não seja um navio de passageiros, de acordo com a letra (g) da regra 2 do Capítulo I da Convenção SOLAS.

NAVIO DE PASSAGEIROS - É um navio que transporta mais de 12 (doze) passageiros, de acordo com a letra (f) da regra 2 do Capítulo I da Convenção SOLAS.

NPCP/NPCF - Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos/Capitania Fluvial.

PASSAGEM INOCENTE - É a passagem efetuada sem prejuízo à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado, devendo, ainda, ser feita em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e com as demais normas de direito internacional.

A passagem de um navio estrangeiro será considerada prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro se esse navio realizar, no mar territorial, alguma das seguintes atividades:

- a) qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado, ou qualquer outra ação em violação dos princípios de direito internacional enunciados na Carta das Nações Unidas;
- b) qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo;
- c) qualquer ato destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado;
- d) qualquer ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou a segurança do Estado;
- e) lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave ou dispositivo militar;
- f) o embarque ou desembarque de qualquer material, moeda, animal, vegetal ou pessoa, com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração, ambientais ou sanitários do Estado;
- g) qualquer ato intencional e grave de poluição;
- h) pesca;
- i) investigação ou levantamento hidrográfico;
- j) qualquer ato destinado a perturbar quaisquer sistemas de comunicação ou quaisquer outros serviços ou instalações do Estado; e
- k) qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem.

Passagem pelo mar territorial - Significa a navegação pelo mar territorial com a finalidade de:

- a) atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; ou
- b) dirigir-se para águas interiores ou delas sair, ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias.

A passagem deverá ser contínua e rápida. No entanto, a passagem compreende o parar e o fundear, mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave ou tenham por fim prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave.

PAWSA - Ports and Waterways Safety Assessment.

plataforma continental - Compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância

de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

PNT (Profissional Não-Tripulante) - Todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo.

PREPS - Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite para fins de monitoramento, gestão pesqueira e controle das operações da frota pesqueira permissionada pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).

PORTO SEM PAPEL (PSP) - Projeto gerenciado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), que tem por objetivo promover a desburocratização dos procedimentos de estadia dos navios nos portos brasileiros, de forma a otimizar os processos de importação e exportação, a partir de um Portal de Informações Portuárias, integrando num único banco de dados as informações de interesse dos agentes de navegação e dos diversos órgãos públicos que operacionalizam e gerenciam as estadias de embarcações nos portos brasileiros.

PROVEDOR DE SERVIÇO - Empresa que fornece serviços de telecomunicações e soluções de conteúdo (informática - implantação, gerenciamento e hospedagem de aplicativos). O cliente recebe esses serviços por meio de um contrato de aluguel firmado entre o próprio e o prestador de serviço. A página da ANATEL na internet (www.anatel.gov.br) fornece a relação das empresas devidamente habilitadas a operar em território nacional. Basicamente, o provedor provê o conjunto de hardware e software necessário a bordo, AVL associado ao sistema de comunicações, e executa a tarefa da Estação Base.

SIRA - Safety Issue Risk Assessment.

SISTEMA DE DESPACHO DE EMBARCAÇÕES (SISDESP-WEB) - O SISDESP-WEB é um sistema informatizado da DPC que apoia o processo de despacho de embarcações, provendo recursos que possibilitam o envio de documentos em formato digital e o acompanhamento do andamento dos processos de despacho, via internet, e tem por propósito a desburocratização dos procedimentos de estadia de embarcações nos portos e terminais aquaviários brasileiros.

Os documentos referentes ao despacho serão disponibilizados pelo sistema sob o formato de formulários digitais para preenchimento e assinatura digital, a qual deverá estar em conformidade com a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), a fim de conferir aos documentos assinados digitalmente o mesmo valor jurídico dos documentos em papel assinados de próprio punho.

O sistema, além de realizar validação preliminar das informações recebidas quanto ao cumprimento dos requisitos estabelecidos nas Normas da Autoridade Marítima, permitirá conhecer a programação de escala de embarcações nos portos nacionais, facilitando, dessa forma, o planejamento das ações pertinentes por parte dos OD.

SISTEMA DE MONITORAMENTO MARÍTIMO DE APOIO ÀS ATIVIDADES DO PETRÓLEO (SIMMAP) - Conjunto de hardware e software, instalado na MB, capaz de receber e decodificar mensagens e/ou arquivos fornecidos por um sistema de rastreamento.

Após a decodificação, as informações são armazenadas em banco de dados, sendo que os dados de posição são plotados sobre uma carta náutica digitalizada.

SISTEMA DE RASTREAMENTO - Engloba o conjunto de hardware e software, instalados na embarcação e na estação base, capaz de receber os dados de posição provenientes de bordo e retransmiti-los para o SIMMAP, devidamente formatados, via internet.

SISTRAM - Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo.

UNIDADE MÓVEL DE PERFURAÇÃO OFFSHORE (MODU) - De acordo com a regra XI-2/1.1.5 da Convenção SOLAS, significa uma unidade móvel de perfuração offshore com propulsão mecânica, como definida na Regra IX/1 da mesma Convenção, que não esteja posicionada no seu local de operação.

TONELAGEM DE PORTE BRUTO (TPB) - É a diferença entre o deslocamento carregado e o deslocamento leve, e caracteriza a quantidade de carga que uma embarcação pode transportar, sendo normalmente expresso em "toneladas de porte bruto" (tpb) ou "toneladas de deadweight" (tdw).

TRANSBORDO DE PESSOAL ENTRE EMBARCAÇÕES EM ÁGUAS NÃO ABRIGADAS

a) Transbordo de pessoal: é o ato de transferência de pessoas, em águas não abrigadas, de uma embarcação para outra.

b) Embarcação destinada ao transbordo de pessoal: é toda embarcação classificada para o transporte de passageiros, conforme estabelecido nas NORMAM-101/DPC e NORMAM-102/DPC, empregada na faina de transbordo de pessoal, conforme descrito na alínea anterior.

c) Embarcação recebedora: é a embarcação que irá receber os passageiros provenientes da embarcação destinada ao transbordo de pessoal.

d) Embarcação orgânica: é a embarcação pertencente à dotação do navio que pode ser empregada em fainas de salvatagem (certificada para tal) ou em fainas diversas. Este tipo de embarcação, bem como o seu emprego não é objeto das regras apresentadas no presente capítulo.

TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE EMBARCAÇÕES

a) Abastecimento (Bunkering): é a operação de fornecimento de combustíveis, por meio de transferência entre embarcações, destinado à propulsão, à operação auxiliar de uma embarcação ou à lubrificação do motor ou de suas respectivas máquinas. Esse tipo de operação poderá ocorrer dentro de uma área portuária, estando a embarcação recebedora atracada ou fundeada, com a embarcação provedora de combustíveis atracada a contrabordo.

b) Operação Ship to Barge (STB): é a operação de transferência de petróleo e seus derivados, gases liquefeitos e químicos, como carga, entre um navio e embarcações do tipo barcaça. Esse tipo de operação tem como característica principal a amarração das embarcações, uma a contrabordo da outra, podendo ocorrer em áreas portuárias (atracados ou fundeados). Também engloba a operação reversa, ou seja, a transferência de carga de uma barcaça para um navio. A operação STB não contempla a transferência de óleo para consumo das embarcações.

c) Operação Ship to Ship (STS): é a operação de transferência de petróleo e seus derivados, gases liquefeitos e químicos, como carga, entre dois navios localizados em AJB, excetuando-se as plataformas fixas, plataformas flutuantes, FPSO e FSU. Esse tipo de operação tem como característica principal a amarração de dois navios, um a contrabordo do outro, podendo ocorrer em mar aberto (fundeados ou em movimento conjunto) ou em áreas portuárias (atracados ou fundeados). A operação STS não contempla a transferência de óleo para consumo das embarcações.

d) Provedor de Serviço STS (STS Service Provider): é a empresa responsável pela organização e assistência de uma operação STS, e geralmente inclui o fornecimento de pessoal habilitado e equipamento a ser utilizado em todo o período da operação STS.

TUF - Tarifa de Utilização de Faróis.

ZONA CONTÍGUA - Compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA (ZEE) - Compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

INTRODUÇÃO

1. PROPÓSITO

Estabelecer procedimentos administrativos para o tráfego e permanência de embarcações de bandeiras brasileira e estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio aquaviário.

2. DESCRIÇÃO

Esta publicação está dividida em seis capítulos, 44 anexos e quatro apêndices.

3. PRINCIPAIS MODIFICAÇÕES

Dentre as modificações implementadas, destacam-se:

a) Inclusão do artigo que versa sobre 'Cadastramento do Provedor de Serviço de Bunkering', que passa a constar como artigo 5.1;

b) Inclusão do artigo que versa sobre 'Transferência de Óleo entre Navios em Fundeadouros de uma Área Portuária, que passa a constar como artigo 5.3;

c) Alteração dos incisos 5.4.2 e 5.8.2;

d) Alteração dos artigos 2 e 3 do Anexo 3-B;

e) Alteração do artigos F-2 do Anexo 5-F;

f) Inclusão do Anexo 5-K;

g) Inclusão do Anexo 5-L;

h) Inclusão do Anexo 5-M;

i) Inclusão do Anexo 5-N; e

j) Inclusão do Anexo 5-O.

4. CLASSIFICAÇÃO

Esta publicação é classificada como: Publicações da Marinha do Brasil (PMB), não controlada, ostensiva e normativa.

5. SUBSTITUIÇÃO

Esta publicação substitui a NORMAM-204/DPC, aprovada pela Portaria DPC/DGN/MB nº 94, de 30 de agosto de 2023 e publicada no Diário Oficial da União nº 181, seção 1, página 50.

CAPÍTULO 1

ENTRADA, DESPACHO E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES

Este capítulo estabelece os procedimentos para despacho de embarcações mercantes que demandam ou transitam nos portos ou terminais aquaviários brasileiros, visando à segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica causada por embarcações, conforme estabelecido na Lei nº 9.537/1997 (LESTA).

1.1.EMBARCAÇÕES OBRIGADAS A EFETUAR DESPACHO

As seguintes embarcações são obrigadas a efetuar despacho:

1.1.1.De bandeira estrangeira;

1.1.2.De bandeira brasileira com Arqueação Bruta (AB) igual ou superior a vinte; e

1.1.3.PREPS.

As embarcações com AB menor que vinte empregadas na navegação de apoio portuário e/ou na navegação interior poderão ser obrigadas pelos OD a realizarem procedimento específico, em função das peculiaridades locais, devendo esse procedimento constar das NPCP/NPCF.

1.2.EMBARCAÇÕES QUE NÃO REALIZAM DESPACHO

As embarcações de esporte e/ou recreio, os navios de guerra ou de Estado não exercendo atividade comercial não realizam despacho.

1.3.ETAPAS DO PROCESSO DE DESPACHO DE EMBARCAÇÕES

O processo de despacho de embarcações é composto das seguintes etapas, ordenadas desde a entrada até a saída da embarcação de um porto ou terminal aquaviário:

1.3.1.Previsão de chegada da embarcação: quando a embarcação for oriunda de porto estrangeiro, o representante da embarcação deverá comunicar a previsão de chegada no porto ou terminal aquaviário nacional, ao OD da jurisdição, por meio da Notificação de Previsão de Chegada, conforme anexo 1-A, no prazo de quarenta e oito horas antes da chegada.

Caso haja alteração do porto informado anteriormente, o representante da embarcação deverá encaminhar ao OD da nova jurisdição uma nova Notificação de Previsão de Chegada.

1.3.2.Entrada da embarcação: comunicação ao OD da jurisdição da chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário pelo seu representante, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio, por meio da Declaração Geral de Entrada, conforme anexo 1-B, ou Aviso de Entrada, de acordo com os anexos 1-H ou 1-N, conforme o caso.

1.3.3.Movimentação de embarcação entre portos, terminais ou fundeadouros na mesma área portuária: comunicação ao OD da jurisdição da movimentação da embarcação dentro de uma mesma área portuária pelo seu representante, por meio do Registro de Movimentação da Embarcação, conforme anexo 1-J, num prazo máximo de quatro horas após o término da movimentação. Este processo só é aplicável às embarcações que, ao escalarem portos nacionais, necessitem realizar movimentação entre portos, berços, terminais, atracadouros e fundeadouros durante a estadia em uma mesma área portuária.

1.3.4.Pedido de Despacho: processo pelo qual o representante da embarcação solicita, ao OD da jurisdição, autorização para saída da embarcação do porto ou do terminal aquaviário.

1.3.5.Saída da embarcação: comunicação ao OD da jurisdição da saída da embarcação do porto ou terminal aquaviário pelo seu representante, no prazo máximo de quatro horas após a saída, por meio da Declaração Geral de Saída, conforme anexo 1-E, ou Aviso de Saída, conforme anexos 1-I ou 1-O, conforme o caso. Este processo é antecedido pela emissão do Passe de Saída pelo OD da jurisdição, que é o documento que autoriza a saída de uma embarcação do porto, conforme competência legal da Autoridade Marítima.

1.4.VALIDADE DO DESPACHO

A validade do despacho poderá ser concedida pelo OD da jurisdição, como segue:

1.4.1.Até o próximo porto: para as embarcações empregadas na navegação de longo curso.

1.4.2.Por período de até noventa dias para as seguintes embarcações:

a)empregadas na navegação de cabotagem;

b)de cruzeiro marítimo, desde que entre portos ou pontos do território nacional;

c)empregadas na navegação de apoio marítimo;

d)de pesca; e

e)empregadas na navegação interior.

SEÇÃO I

PROCEDIMENTOS PARA DESPACHO DE EMBARCAÇÕES

Os procedimentos para despacho de embarcações estão relacionados às etapas previstas no item 1.3., conforme cada caso.

1.5.DESPACHO PARA O PRÓXIMO PORTO

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações mercantes empregadas na navegação de longo curso.

1.5.1.Previsão de chegada da embarcação:

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

Caso haja alteração do porto informado anteriormente, o representante da embarcação deverá encaminhar ao OD da nova jurisdição uma nova Notificação de Previsão de Chegada.

1.5.2.Entrada da embarcação:

O representante da embarcação deverá encaminhar a Declaração Geral de Entrada, conforme anexo 1-B, ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

a)certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code), quando aplicável, conforme previsto na NORMAM-201/DPC;

b)relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) - FORM "A"; e

c)declaração da Vistoria de Condição, para os navios graneleiros ou navios de transporte combinado (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que efetuarão carregamento de granéis sólidos de peso específico igual ou maior a 1,78 tonelada por metro cúbico, de acordo com o previsto nas NORMAM-201/DPC e NORMAM-203/DPC, conforme o caso.

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

A embarcação que estiver transportando cargas perigosas embaladas deverá possuir cópias dos Manifestos de Mercadorias Perigosas para verificação do PSC/FSC, sendo uma cópia a bordo e outra cópia com o representante da embarcação do porto da estadia, conforme o modelo previsto na NORMAM-201/DPC.

1.5.3.Movimentação de embarcação entre portos, terminais ou fundeadouros na mesma área portuária:

Sempre que houver movimentação da embarcação entre portos, berços, terminais, atracadouros e fundeadouros, etc, na mesma área portuária, o representante legal da embarcação deverá encaminhar, ao OD da jurisdição, o Registro de Movimentação de Embarcação, conforme anexo 1-J, num prazo máximo de quatro horas após o término da movimentação.

1.5.4.Pedido de Despacho para o Próximo Porto:

O representante da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho para o Próximo Porto, conforme anexo 1-C, ao OD da jurisdição, no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação, juntamente com o CTS. Quando o representante da embarcação estiver utilizando os sistemas PSP ou SISDESP-WEB, o CTS deverá ser anexado na aba eletrônica "Cadastro da Embarcação", visando não inseri-lo nesses.

1.5.5.Declaração Geral de Saída

A Declaração Geral de Saída deve ser encaminhada ao OD pelo representante da embarcação, utilizando o modelo constante do anexo 1-E, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação.

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas após a emissão do Passe de Saída para o sistemas a cada estadia, devendo ser atualizado somente quando houver alteração de dados.

O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do Pedido de Despacho, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG.

1.5.6.Saída da embarcação:

a)Passe de Saída para o Próximo Porto

Após análise pelo OD da jurisdição da documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências impeditivas, o Passe de Saída para o Próximo Porto, conforme anexo 1-D. O Passe de Saída tem validade de até setenta e duas horas contados a partir da data-hora da partida prevista no Pedido de Despacho, concedido a critério do OD da jurisdição.

b)Revalidação do Passe de Saída

Não se concretizando a saída da embarcação, no prazo estabelecido para suspender constante no Passe de Saída para o Próximo Porto, o representante da embarcação deverá encaminhar ao OD um novo Pedido de Despacho para o Próximo Porto, conforme anexo 1-C. No campo específico "Motivo da Revalidação do Pedido de Despacho", de caráter obrigatório, deverá ser informado o motivo do não cumprimento do prazo.

c)Declaração Geral de Saída

A Declaração Geral de Saída deve ser encaminhada ao OD pelo representante da embarcação, utilizando o modelo constante do anexo 1-E, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação.

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas após a emissão do Passe de Saída para o Próximo Porto, conforme anexo 1-D, deverão ser informadas pelo representante da embarcação ao OD, quando do envio da Declaração Geral de Saída, observando o cumprimento do estabelecido no CTS.

O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do anexo 1-E, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG.

1.5.7.Alteração de Destino:

Quando uma embarcação for despachada num OD e, já no decurso da viagem, ocorrer alteração no destino, tal fato deverá ser comunicado pelo representante da embarcação, da seguinte forma:

a)alteração para outro porto nacional: o representante do novo porto de destino deve comunicar ao OD da jurisdição onde a embarcação chegará; e

b)alteração para porto estrangeiro: o representante do porto de origem deve comunicar ao OD da jurisdição do porto de saída.

Esta comunicação do interessado ao OD é realizada por meio do Registro de Alteração de Destino, conforme anexo 1-K.

O Comandante da embarcação deverá emitir mensagem ao CISMAR, conforme previsto no SISTRAM, de acordo com o estabelecido em capítulo específico desta norma.

1.6.DESPACHO POR PERÍODO PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações empregadas na navegação de cabotagem, conforme previsto na alínea b do item 1.4:

1.6.1. Entrada da Embarcação

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H, ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

a)certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code), quando aplicável, conforme previsto na NORMAM-201/DPC;

b)relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) - FORM "A"; e

c)declaração da Vistoria de Condição, para os navios graneleiros ou navios de transporte combinado (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que efetuarão carregamento de granéis sólidos de peso específico igual ou maior a 1,78 tonelada por metro cúbico, de acordo com o previsto nas NORMAM-201/DPC e NORMAM-203/DPC, conforme o caso.

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

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

A embarcação que estiver transportando cargas perigosas embaladas deverá possuir cópias dos Manifestos de Mercadorias Perigosas para verificação do PSC/FSC, sendo uma cópia a bordo e outra cópia com o representante da embarcação do porto da estadia, conforme o modelo previsto na NORMAM-201/DPC. O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do anexo 1-H, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG.

1.6.2.Movimentação de embarcação entre portos, terminais ou fundeadouros na mesma área portuária

Sempre que houver movimentação da embarcação entre portos, berços, terminais, atracadouros e fundeadouros etc, na mesma área portuária, o representante da embarcação deverá encaminhar, ao OD da jurisdição, o Registro de Movimentação de Embarcação, conforme anexo 1-J, num prazo máximo de quatro horas após o término da movimentação.

1.6.3.Pedido de Despacho por Período

O representante da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, ao OD da jurisdição, somente quando não possuir um Passe de Saída por Período válido, no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação, juntamente com o CTS. Quando o representante da embarcação estiver utilizando os sistemas PSP ou SISDESP-WEB, o CTS deverá ser anexado na aba eletrônica "Cadastro da Embarcação", visando não inseri-lo nesses sistemas a cada estadia, devendo ser atualizado somente quando houver alteração de dados. No caso de embarcação de bandeira estrangeira afretada por empresa brasileira de navegação, deverá ser anexado na aba eletrônica "Cadastro da Embarcação", o Certificado de Autorização de Afretamento (CAA) ou Autorização de Afretamento (AA) emitido pela ANTAQ.

O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do Pedido de Despacho, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG.

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas entre o encaminhamento do Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, e a emissão do Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, deverão ser informadas pelo representante da embarcação ao OD, quando do envio do Aviso de Saída, observando o cumprimento do estabelecido no CTS.

1.6.4.Saída da embarcação

a)Passe de Saída por Período

Após análise pelo OD de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências impeditivas, o Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, com validade de até noventa dias, a critério do OD, que liberará a embarcação.

Durante a validade do Passe de Saída por Período concedido pelo OD, a embarcação empregada na navegação de cabotagem está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário nacional, desde que, na chegada e saída destes, sejam encaminhadas ao OD da respectiva jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e Saída, conforme anexos 1-H e 1-I.

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

I)impeditivas decorrentes de Inspeção Naval, do tipo Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) a serem sanadas antes de suspender, durante o período de validade do Passe de Saída por Período; e

II)restritivas, com prazo para cumprimento, se tais pendências não forem sanadas dentro do prazo estabelecido.

b)Aviso de Saída

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída, conforme anexo 1-I, ao OD da jurisdição comunicando a efetiva saída do porto ou terminal aquaviário, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação. O Aviso de Saída deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição toda vez que uma embarcação sair do porto ou terminal aquaviário nacional, devendo-se observar a validade do Passe de Saída por Período emitido anteriormente.

O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do anexo 1-I, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG.

1.7.DESPACHO POR PERÍODO PARA EMBARCAÇÕES DE CRUZEIRO MARÍTIMO

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações de cruzeiro marítimo quando em AJB, conforme previsto na alínea b do item 1.4.:

1.7.1.Entrada da Embarcação

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H, ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

a)Certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code), quando aplicável, conforme previsto na NORMAM-201/DPC; e

b)Relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) - FORM "A".

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

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

1.7.2.Movimentação de embarcação entre portos, terminais ou fundeadouros na mesma área portuária

Sempre que houver movimentação da embarcação entre portos, berços, terminais, atracadouros e fundeadouros etc, na mesma área portuária, o representante da embarcação deverá encaminhar, ao OD da jurisdição, o Registro de Movimentação de Embarcação, conforme anexo 1-J, num prazo máximo de quatro horas após o término da movimentação.

1.7.3.Pedido de Despacho por Período

O representante da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, ao OD da jurisdição, somente quando não possuir um Passe de Saída por Período válido, no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação.

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas entre o encaminhamento do Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, e a emissão do Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, deverão ser informadas pelo representante da embarcação ao OD, quando do envio do Aviso de Saída, observando o cumprimento do estabelecido no CTS ou no Minimum Safe Manning Document.

1.7.4.Saída da embarcação

a)Passe de Saída por Período

Após análise pelo OD de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências, o Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, com validade de até noventa dias, a critério do OD, que liberará a embarcação.

Durante a validade do Passe de Saída por Período concedido pelo OD, a embarcação de cruzeiro marítimo está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário nacional, desde que, na chegada e saída destes, sejam encaminhadas ao OD da respectiva jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e Saída, conforme anexos 1-H e 1-I.

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

I)impeditivas decorrentes de Inspeção Naval, do tipo Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) a serem sanadas antes de suspender, durante o período de validade do Passe de Saída por Período; e

II)restritivas, com prazo para cumprimento, se tais pendências não forem sanadas dentro do prazo estabelecido.

b)Aviso de Saída

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída, conforme anexo 1-I, ao OD da jurisdição comunicando a efetiva saída do porto ou terminal aquaviário, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação. O Aviso de Saída deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição toda vez que uma embarcação sair do porto ou terminal aquaviário nacional, devendo-se observar a validade do Passe de Saída por Período emitido anteriormente.

1.8.DESPACHO POR PERÍODO PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações empregadas na navegação de apoio marítimo, conforme previsto na alínea b do item 1.4., em função das peculiaridades da operação dessas embarcações.

1.8.1.Entrada da Embarcação:

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H, ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

a)certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code), quando aplicável, conforme previsto na NORMAM-201/DPC; e

b)Relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) - FORM "A".

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

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

A embarcação que estiver transportando carga perigosa embalada deverá manter a bordo um Plano de Estivagem de Carga Perigosa ou Manifesto de Carga, devidamente atualizado, conforme previsto na NORMAM-201/DPC.

1.8.2.Movimentação de embarcação entre portos, terminais ou fundeadouros na mesma área portuária:

Sempre que houver movimentação da embarcação entre portos, berços, terminais, atracadouros e fundeadouros etc, na mesma área portuária, o representante da embarcação deverá encaminhar, ao OD da jurisdição, o Registro de Movimentação de Embarcação, conforme anexo 1-J, num prazo máximo de quatro horas após o término da movimentação.

1.8.3.Pedido de Despacho por Período

O representante da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, ao OD da jurisdição, somente quando não possuir um Passe de Saída por Período válido, no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação, juntamente com o CTS. Quando o representante da embarcação estiver utilizando os sistemas PSP ou SISDESP-WEB, o CTS deverá ser anexado na aba eletrônica "Cadastro da Embarcação", visando não inseri-lo nesses sistemas a cada estadia, devendo ser atualizado somente quando houver alteração de dados.

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas entre o encaminhamento do Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, e a emissão do Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, deverão ser informadas pelo representante da embarcação ao OD, quando do envio do Aviso de Saída, observando o cumprimento do estabelecido no CTS.

1.8.4.Saída da embarcação:

a)Passe de Saída por Período

Após análise pelo OD de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências impeditivas, o Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, com validade de até noventa dias, a critério do OD, que liberará a embarcação.

Durante a validade do Passe de Saída por Período concedido pelo OD, a embarcação empregada na navegação de apoio marítimo está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário nacional, desde que na sua chegada e saída, sejam encaminhados ao OD da jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e de Saída, conforme anexos 1-H e 1-I.

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

I) impeditivas decorrentes de Inspeção Naval, do tipo Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) a serem sanadas antes de suspender, durante o período de validade do Passe de Saída por Período; e

II) restritivas, com prazo para cumprimento, se tais pendências não forem sanadas dentro do prazo estabelecido.

b) Aviso de Saída

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída (anexo 1-I) ao OD da jurisdição comunicando a efetiva saída do porto ou terminal aquaviário, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação. O Aviso de Saída deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição toda vez que uma embarcação sair do porto ou terminal aquaviário nacional, devendo-se observar a validade do Passe de Saída por Período emitido anteriormente.

1.9. DESPACHO POR PERÍODO PARA EMBARCAÇÕES DE PESCA

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações de pesca enquadradas na alínea b do item 1.04., em função das peculiaridades da operação dessas embarcações.

1.9.1. Entrada da Embarcação:

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H, ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação.

O Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H, deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição toda vez que uma embarcação de pesca entrar em um porto ou terminal aquaviário nacional, independentemente da validade do Passe de Saída por Período.

1.9.2. Pedido de Despacho por Período

O representante da embarcação somente deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, ao OD da jurisdição quando não possuir um Passe de Saída por Período válido no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação do porto ou terminal aquaviário, juntamente com os documentos listados a seguir:

a) Cartão de Tripulação de Segurança (CTS);

b) Certificado de Segurança da Navegação (CSN), quando aplicável;

c) Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Por ora, a obrigatoriedade da Marinha do Brasil de exigir o seguro encontra-se suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente; e

d) licença de estação de navio, emitida pela Anatel.

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

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas entre o encaminhamento do Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, e a emissão do Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, deverão ser informadas pelo representante da embarcação ao OD, quando do envio do Aviso de Saída, observando o cumprimento do estabelecido no CTS.

As embarcações PREPS quando efetuarem a comunicação de desativação temporária do equipamento de rastreamento somente serão despachadas após a reativação do equipamento. Essas embarcações deverão cumprir integralmente o contido na Instrução Normativa Interministerial nº 2, de 4 de setembro de 2006 (Marinha do Brasil, Ministério da Pesca e Aquicultura e Ministério do Meio Ambiente).

1.9.3. Saída da embarcação:

a) Passe de Saída por Período

Após análise pelo OD da jurisdição de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências impeditivas, o Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, com validade de até noventa dias, a critério do OD. Durante a validade do Passe de Saída por Período concedido pelo OD, a embarcação de pesca está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário nacional, desde que, na chegada e saída destes, sejam encaminhadas ao OD da respectiva jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e Saída, conforme anexos 1-H e 1-I.

O OD deverá reduzir a validade do despacho por período para as embarcações pesqueiras que tenham infringido a proibição de pescar, navegar ou se aproximar a menos de quinhentos metros das plataformas de petróleo, incluindo o seu dispositivo de embarcações.

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

I)impeditivas decorrentes de Inspeção Naval, a serem sanadas antes de suspender, durante o período de validade do Passe de Saída por Período; e

II)restritivas, com prazo para cumprimento, se tais pendências não forem sanadas dentro do prazo estabelecido.

b)Aviso de Saída

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída, conforme anexo 1-I, ao OD da jurisdição, comunicando a efetiva saída do porto ou terminal aquaviário, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação. O Aviso de Saída deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição toda vez que uma embarcação sair do porto ou terminal aquaviário nacional, devendo-se observar a validade do Passe de Saída por Período emitido anteriormente, e se o equipamento PREPS está ativo.

1.10.DESPACHO POR PERÍODO PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações empregadas na navegação interior, conforme previsto na alínea b do item 1.4., em função das peculiaridades da operação dessas embarcações.

1.10.1. Entrada da Embarcação:

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada - Navegação Interior, conforme anexo 1-N, ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação.

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

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

No caso de comboios, deverão constar no Aviso de Entrada informações de todas as embarcações integrantes.

As embarcações que transportem mercadorias perigosas deverão cumprir o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior - NORMAM-202/DPC, devendo ser assinalado o campo pertinente no formulário Aviso de Entrada, conforme anexo 1-N.

1.10.2. Pedido de Despacho por Período

O representante da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período - Navegação Interior, conforme anexo 1-M, ao OD da jurisdição, somente quando não possuir um Passe de Saída por Período válido, no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

a)Cartão de Tripulação de Segurança (CTS);

b)Certificado de Segurança da Navegação (CSN);

c)Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Por ora, a obrigatoriedade da Marinha do Brasil de exigir o seguro encontra-se suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente; e

d)Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM) ou o Documento Provisório de Propriedade (DPP), ou o Título de Inscrição de Embarcação (TIE), conforme a arqueação bruta da embarcação.

Para despachos de embarcações operando em comboio, no campo específico do Pedido de Despacho por Período deverá constar os dados de todas as embarcações integrantes do comboio.

Quando do embarque de profissionais de segurança privada, considerados como PNT, deverão constar as informações desses profissionais no anexo 1-M.

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

1.10.3. Saída da embarcação:

a)Passe de Saída por Período

Após análise pelo OD de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências impeditivas, o Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, com validade de até noventa dias, a critério do OD. Durante a validade do Passe de Saída por Período concedido pelo OD, a embarcação está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário dentro dos limites da navegação interior, desde que, na chegada e saída destes, sejam encaminhados aos OD da jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e de Saída - Navegação Interior, conforme anexos 1-N e 1-O. O Comandante da embarcação deverá cumprir a quantidade de tripulantes e passageiros constantes no CTS e no Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

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

I)impeditivas decorrentes de Inspeção Naval, a serem sanadas antes de suspender, durante o período de validade do Passe de Saída por Período; e

II)restritivas, com prazo para cumprimento, se tais pendências não forem sanadas dentro do prazo estabelecido.

b)Aviso de Saída

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída - Navegação Interior, conforme anexo 1-O, ao OD da jurisdição, comunicando a efetiva saída do porto ou terminal aquaviário, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação.

O Aviso de Saída deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição, toda vez que uma embarcação sair de um porto ou terminal aquaviário nacional, devendo-se observar a validade do Passe de Saída por Período emitido anteriormente.

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

As alterações de tripulantes, de passageiros e de PNT ocorridas após a emissão do Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, deverão constar no Aviso de Saída - Navegação Interior, conforme anexo 1-O. No caso da embarcação escalar portos ou terminais aquaviários intermediários no decorrer da singradura, localizados fora da sede do OD da jurisdição, o Comandante da embarcação deverá manter as Listas de Tripulantes, de Passageiros e de PNT devidamente atualizadas em todos as escalas, e apresentá-las quando solicitado pela Inspeção Naval.

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

1.11.DESPACHO DE EMBARCAÇÕES QUE REALIZAM NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA OU TURISMO NÁUTICO NA MESMA ÁREA PORTUÁRIA

O despacho de embarcações que realizam navegação de travessia ou turismo náutico na mesma área portuária estarão a critério de cada OD, em função das peculiaridades locais, e constarão das respectivas NPCP/NPCF.

1.12.IMPEDIMENTO DE ENTRADA, PERMANÊNCIA E SAÍDA DO PORTO

Qualquer embarcação poderá ser impedida de entrar, permanecer ou sair de um porto ou terminal aquaviário nacional nas seguintes situações:

- a) por decisão do OD da jurisdição, em conformidade com a legislação pertinente à Autoridade Marítima Brasileira, em vigor; e
- b) por Ordem Judicial, ficando o despacho condicionado à expressa liberação judicial.

Quando houver impedimento de despacho, o Passe de Saída não será emitido, ficando a embarcação impedida de sair do porto.

SEÇÃO II

CASOS ESPECIAIS

1.13.DESPACHO DE EMBARCAÇÕES AVARIADAS, DESATIVADAS, FORA DE CLASSE, CASCOS E SUCATAS FLUTUANTES COM AB ACIMA DE 500

Os despachos dessas embarcações, sem condições de operar por seus próprios meios, deverão ser consideradas liberações especiais, semelhantes aos cuidados ocorridos nas operações de assistência e salvamento (NORMAM-221), devendo ser apresentados, tempestivamente, para análise e aprovação do Agente da Autoridade Marítima os seguintes documentos:

1.13.1. plano de execução da faina elaborado por um Salvage Master identificado, contendo os seguintes itens:

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

b)plano de reboque detalhado, contendo entre outros aspectos:

I)o método de emprego dos rebocadores na singradura, considerando as avarias, manobrabilidade e controlabilidade da embarcação a ser rebocada;

II) o método de assistência dos rebocadores para as fainas de entrada, saída, atracação, desatracação, fundeio e suspender da embarcação assistida, conforme a situação exigida;

III)as características dos rebocadores envolvidos, os seus bollard-pull, a certificação das tripulações, o nome da empresa responsável pela execução do plano, o nome do representante e os telefones de contato no Brasil etc; e

IV)recomendações adicionais que deverão ser observadas pelo Comandante do rebocador/Salvage Master encarregado, a critério do Capitão dos Portos, conforme a situação ou avaria da embarcação assistida.

c) plano de evacuação de emergência do rebocado/rebocador.

Neste plano deverão constar, entre outros itens, o nome da empresa responsável pela execução do plano, e seu representante legal no Brasil. Além disso será exigido o nome e as características do rebocador reserva, que será acionado para prestar auxílio ao dispositivo de reboque após a sua saída, caso apresente avaria durante sua singradura nas AJB; e

d) plano de singradura contendo a derrota planejada. Após a saída do dispositivo de reboque, a derrota planejada deve evitar a navegação em águas adjacentes à costa brasileira, reduzindo ao máximo o potencial risco ambiental em caso de acidente. O rebocador deverá aderir obrigatoriamente ao SISTRAM enquanto dentro das AJB.

1.13.2. ratificação do plano de execução da faina por Sociedade Classificadora, Entidade Especializada ou Engenheiro Naval credenciado no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA) com a expedição da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), atestando a estanqueidade e fluviabilidade do dispositivo a ser rebocado em Termo Circunstanciado;

1.13.3. carta de Compromisso (Letter of Undertaking), emitida por Clube de P&I ou Carta de Fiança Bancária (Bank Letter of Guarantee), emitida por Instituição Financeira com credibilidade reconhecida no mercado, contendo:

a) qualificação das partes e razões para sua emissão;

b) referência ao contrato ou ao cumprimento de obrigação e circunstâncias em que foi concedida;

c) cobertura para remoção de destroços (wreck removal);

d) responsabilidade civil por danos a terceiros e ao meio ambiente (civil liability);

e) valor máximo segurado; e

f) condições, procedimentos e data para o pagamento, constando expressamente que a respectiva Carta de Compromisso ou Carta de Fiança Bancária será regida e interpretada de acordo com a legislação civil e processual civil brasileira e submetida à jurisdição exclusiva de tribunal brasileiro.

A autenticidade do documento será verificada perante a entidade emitente.

1.13.4. cópia integral das apólices do Seguro de casco e máquinas e de seguro de P&I, referente ao rebocador que irá realizar a faina, com validade superior ao período de realização da faina. Quando houver na apólice alguma condição a ser implementada pelo segurado, para a validade do seguro, o cumprimento de tal condição deverá previamente ser verificado junto à seguradora. Deverá ser checada a validade das apólices perante a entidade emitente;

1.13.5. laudo de vistoria circunstanciado do rebocador que irá efetuar a faina, emitido por Sociedade Classificadora no rebocador, atestando as condições de navegabilidade, estabilidade, fluviabilidade, autonomia e capacidade operacional para a faina a ser efetuada;

1.13.6. manifestação favorável do IBAMA, conforme previsto na Instrução Normativa Interministerial nº 2, de 7 de Julho de 2016, do Ministério da Defesa e do Ministério do Meio Ambiente, nos casos de movimentação para outros países; e

1.13.7. nos casos em que a Autoridade Marítima autorizar o transporte, normalmente rebocado, de casco de embarcação para o exterior, o OD considerará somente os aspectos concernentes à legislação da Autoridade Marítima Brasileira, não eximindo o responsável pela exportação de cumprir as exigências dos demais órgãos responsáveis pela liberação do casco.

1.14. DESPACHO DE EMBARCAÇÕES PARA A ANTÁRTICA

As embarcações de bandeira brasileira e as de bandeira estrangeira que solicitem despacho para a Antártica deverão cumprir o contido no Tratado da Antártica, conforme relacionado nas Normas e Procedimentos da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), disponíveis na página www.mar.mil.br/secirm/documentos/proantar/normas-navios-antartica.pdf.

O interessado deverá apresentar ao OD declaração, conforme modelo do anexo 1-P.

SEÇÃO III

TRAMITAÇÃO DE INFORMAÇÕES SOBRE DESPACHO DE EMBARCAÇÕES

1.15. TRAMITAÇÃO DE INFORMAÇÕES

A tramitação de informações sobre despacho de embarcações, entre o representante da embarcação e o OD deverá ocorrer na seguinte ordem:

- via Porto Sem Papel (PSP), quando de uso obrigatório, a medida que forem sendo implantados nos portos e terminais aquaviários;

- via SISDESP-WEB, quando o PSP não for aplicável;

- via fac-símile ou e-mail, quando não houver disponibilidade do PSP ou do SISDESP-WEB; e

- diretamente nas CP/DL/AG, quando não houver disponibilidade das opções acima.

1.16. TRAMITAÇÃO DE DOCUMENTOS PELO PORTO SEM PAPEL (PSP) E SISDESP-WEB

A tramitação de formulários eletrônicos no PSP e no SISDESP-WEB acontecerá da seguinte forma, de acordo com o tipo de despacho:

1.16.1. DESPACHO PARA O PRÓXIMO PORTO

a)O representante da embarcação deverá inserir na aba "Autoridade Marítima - Formulários", os formulários eletrônicos abaixo descritos, assinados digitalmente, observados os prazos de encaminhamento, conforme aplicável:

- I)Notificação de Previsão de Chegada, conforme anexo 1-A;
- II)Declaração Geral de Entrada, conforme anexo 1-B;
- III)Pedido de Despacho para o Próximo Porto, conforme anexo 1-C;
- IV)Declaração Geral de Saída, conforme anexo 1-E;
- V)Registro de Movimentação da Embarcação, conforme anexo 1-J; e
- VI)Registro de Alteração de Destino, conforme anexo 1-K.

b)O representante da embarcação deverá inserir na aba "Cadastro da Embarcação - Certificados", anexando os documentos com prazo de validade vigentes ou indeterminados, apenas a primeira vez ou por ocasião de alteração de dados, visando evitar a redundância no envio desses documentos a cada estadia da embarcação:

- I)Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) e Extrato do CTS, conforme anexo 1-L;
- II)Certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code);
- III)Declaração de Vistoria de Condição; e
- IV)Relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) - FORM "A".

1.16.2. DESPACHO POR PERÍODO PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

a)O representante da embarcação deverá inserir na aba "Autoridade Marítima - Formulários", os formulários eletrônicos abaixo descritos, assinados digitalmente, observados os prazos de encaminhamento, conforme aplicável:

- I)Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, somente quando não possuir um Passe de Saída por Período válido;
- II)Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H;
- III)Aviso de Saída, conforme anexo 1-I; e
- IV)Registro de Movimentação da Embarcação, conforme anexo 1-J.

b)O representante da embarcação deverá inserir na aba "Cadastro da Embarcação - Certificados", anexando os documentos com prazo de validade vigentes ou indeterminados, apenas a primeira vez ou por ocasião de alteração de dados, visando evitar a redundância no envio desses documentos a cada estadia da embarcação:

- I)Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) e Extrato do CTS, conforme anexo 1-L;
- II)Certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code);
- III)Declaração de Vistoria de Condição;
- IV)Relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) - FORM "A";
- V)Certificado de Autorização de Afretamento (CAA) ou Autorização de Afretamento (AA), emitido pela ANTAQ; e
- VI)Certificado de Registro do Armador.

1.16.3. DESPACHO POR PERÍODO PARA EMBARCAÇÕES DE CRUZEIRO MARÍTIMO

a)O representante da embarcação deverá inserir na aba "Autoridade Marítima - Formulários", os formulários eletrônicos abaixo descritos, assinados digitalmente, observados os prazos de encaminhamento, conforme aplicável:

- I)Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, somente quando não possuir um Passe de Saída por Período válido;
- II)Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H;
- III)Aviso de Saída, conforme anexo 1-I; e
- IV)Registro de Movimentação da Embarcação, conforme anexo 1-J.

b)O representante da embarcação deverá enviar ao OD, na aba "Cadastro da Embarcação - Certificados", anexando os documentos com prazo de validade vigentes ou indeterminados, apenas a primeira vez ou por ocasião de atualização de dados, visando evitar a redundância no envio desses documentos a cada estadia da embarcação:

- I)Certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code); e
- II)Relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) - FORM "A".

1.16.4. DESPACHO POR PERÍODO PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO

a)O representante da embarcação deverá inserir na aba "Autoridade Marítima - Formulários", os formulários eletrônicos abaixo descritos, assinados digitalmente, observados os prazos de encaminhamento, conforme aplicável:

I)Declaração Geral do Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F, somente quando não possuir um Passe de Saída por Período Válido;

II)Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H;

III)Aviso de Saída, conforme anexo 1-I; e

IV)Registro de Movimentação da Embarcação, conforme anexo 1-J.

b)O representante da embarcação deverá inserir na aba "Cadastro da Embarcação - Certificados", anexando os documentos com prazo de validade vigentes ou indeterminados, apenas a primeira vez ou por ocasião de alteração de dados, visando evitar a redundância no envio desses documentos a cada estadia da embarcação:

I)Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) e Extrato do CTS, conforme anexo 1-L;

II)Certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code);

III)Relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) - FORM "A"; e

IV)Certificado de Registro do Armador.

O OD enviará ao representante da embarcação os formulários eletrônicos abaixo descritos, assinados digitalmente, conforme aplicável, de acordo com o tipo de despacho (próximo porto ou por período):

- Passe de Saída para o Próximo Porto, conforme anexo 1-D; ou

- Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G.

SEÇÃO IV

DISPOSIÇÕES GERAIS

1.17.MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

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

CAPÍTULO 2

TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES

SEÇÃO I

TRÁFEGO EM AJB

2.1. DIREITO DE PASSAGEM INOCENTE

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

Embarcações que estejam efetuando a passagem inocente não necessitam de autorização especial de trânsito, de acordo com as regras de direito marítimo internacional, estando sujeitas apenas à verificação de praxe da documentação exigida por acordos, normas e convenções internacionais aplicáveis, ratificadas pelo governo brasileiro.

Embarcações de pesquisa ou investigação científica não autorizadas a efetuar essas atividades em AJB, deverão comunicar ao governo brasileiro, por via diplomática, com antecedência mínima de noventa dias, qualquer visita às AJB e a portos brasileiros, conforme previsto no Decreto nº 96.000/1988, sendo vedadas quaisquer coletas de dados ou de informações científicas.

2.2. FUNDEIO OU PARADA NO MAR TERRITORIAL

Quando, por qualquer motivo, a embarcação de bandeira nacional ou estrangeira, tenha que parar as máquinas ou fundear no mar territorial brasileiro, deverá comunicar o fato, de imediato, à Capitania dos Portos (CP) da área de jurisdição. A comunicação deverá informar: a posição da embarcação, o motivo da parada ou fundeio, a hora estimada de partida e o porto de destino. A partida efetiva, também, deverá ser informada à CP, tão logo ocorra. A CP poderá determinar outro local de parada ou fundeio, a seu critério, quando a posição escolhida não for conveniente aos interesses da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio ou áreas de interesse da MB.

É expressamente proibido o fundeio de embarcações dentro das zonas de proteção de cabos submarinos ou a menos de 500 metros das linhas que demarcam essas zonas nas Cartas Náuticas, sendo o infrator passível de procedimento administrativo conforme o

previsto na Lei nº 9.537/1997 (LESTA).

2.3.ARRIBADAS DE EMBARCAÇÕES DE PESCA ESTRANGEIRAS NÃO AUTORIZADAS A OPERAR EM AJB

As arribadas dessas embarcações a portos nacionais são consideradas não justificadas, tornando obrigatória a instauração de Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), conforme previsto na NORMAM-302/DPC.

2.4.TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES NAS ÁREAS DE PORTO ORGANIZADO (APO)

A Autoridade Marítima, conforme legislação em vigor, coordenará o estabelecimento e a divulgação, a serem realizados pela Administração do Porto, do calado máximo de operação dos navios, do porte bruto máximo e das dimensões máximas dos navios que trafegam nos portos brasileiros, bem como a delimitação, nas APO, das áreas de fundeadoiro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas, demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis e explosivos.

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

Em casos de divergências entre os segmentos envolvidos nas operações portuárias que possam repercutir na segurança da navegação, na salvaguarda da vida humana ou na prevenção da poluição do ambiente hídrico, o CP/DL/AG deverá promover reuniões com representantes das Administrações dos Portos, partes interessadas, firmas de consultoria especializadas, outras organizações da MB, dentre outros, e, quando necessário, devidamente assessorado por Práticos convocados nos termos da NORMAM-311/DPC, no sentido de obtenção de consenso na definição de parâmetros. Na ausência de consenso, a decisão final caberá ao CP.

Para estabelecer parâmetros aceitáveis de segurança da navegação em águas restritas, o Capitão dos Portos poderá recorrer à literatura sobre o assunto, como o Relatório nº 121 de 2014 - "Harbour Approach Channels-Design Guidelines" da World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC), respeitando a legislação nacional sobre a competência devida a cada órgão.

Manifestado interesse na implantação de Sistemas de Tráfego de Embarcações (STE ou, em inglês, VTS - Vessel Traffic Service) em suas APO, recomenda-se às Autoridades Portuárias observarem as Normas da Autoridade Marítima para Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) - NORMAM-602/DHN.

2.5.NOTIFICAÇÃO SOBRE OCORRÊNCIA DE DERRAMAMENTO DE ÓLEO

Caberá ao Comandante da embarcação que provocar qualquer tipo de incidente de derramamento de óleo, ou que identifique possível incidente causado por terceiros, priorizar e formalizar a ocorrência/indícios à Diretoria de Portos e Costas (DPC), ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Renováveis (IBAMA), à Agência Nacional do Petróleo (ANP) e ao SALVAMAR Brasil, preenchendo o modelo constante do anexo 2-K, utilizando os seguintes endereços eletrônicos:

- DPC: dpc.secom@marinha.mil.br;
- IBAMA: emergenciasambientais.sede@ibama.gov.br;
- ANP: incidentes.movimentacao@anp.gov.br; e
- SALVAMAR Brasil: mrccbrazil@marinha.mil.br.

2.6.SITUAÇÕES ESPECIAIS

2.6.1 Se no decurso da viagem, imediatamente anterior à escala prevista, ocorrer qualquer das hipóteses abaixo discriminadas, o Comandante da embarcação de bandeira brasileira encaminhará ao OD de destino um extrato devidamente autenticado do lançamento da ocorrência no Diário de Navegação. O Comandante da embarcação de bandeira estrangeira deverá cumprir tal procedimento, na ocorrência das alíneas c e d, quando em AJB:

- a) avaria de vulto na embarcação ou na carga;
- b) insubordinação de tripulante ou passageiro;
- c) observação da existência de qualquer elemento de interesse da navegação, não registrado na carta náutica;
- d) alteração no balizamento ou no funcionamento dos faróis;
- e) ocorrência de acidente pessoal grave; e
- f) ocorrência de fato importante durante a viagem, a critério do Comandante.

SEÇÃO II

INFORMAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO

2.7.EMBARCAÇÕES E PLATAFORMAS EM FAINA DE REBOQUE

Os responsáveis pelas movimentações de embarcações e plataformas que utilizarem dispositivos de reboque deverão cumprir as seguintes determinações:

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

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

2.7.3. informar às CP as áreas a serem alocadas, incluindo os seguintes parâmetros:

- nome da embarcação ou plataforma;
- características da embarcação (cores do casco e superestrutura);
- comprimento do dispositivo de reboque;
- rumos e velocidade média de deslocamento durante os serviços, data do início e término dos serviços;
- área de trabalho (coordenadas geográficas - latitude/longitude) que delimitam a área; e
- período de atividade.

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

2.8. CONTROLE DAS MOVIMENTAÇÕES E POSICIONAMENTO DE PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU E DEMAIS UNIDADES QUE VENHAM A ALTERAR SUAS POSIÇÕES NAS AJB

2.8.1. Plataformas, FPSO, FSU e demais unidades que operam sem propulsão própria:

Os responsáveis pelas movimentações dessas unidades, quando forem alterar suas posições, deverão cumprir os procedimentos abaixo relacionados, de modo que a Autoridade Marítima Brasileira tenha conhecimento prévio de todos esses deslocamentos:

a) enviar, mensalmente, para a CP/DL da área de jurisdição, uma relação com a posição de todas as plataformas, navios sonda, FPSO, FSU e de qualquer unidade localizada nas AJB;

b) aderir ao SISTRAM, devendo ser enviada informação periódica da mensagem de posição e intenção de movimento para as próximas vinte e quatro horas de navegação e suas alterações, dentro da área alocada para o deslocamento;

c) informar à CP da área de jurisdição, os seguintes parâmetros:

- nome e tipo da unidade;
- características da embarcação (cores do casco e superestrutura);
- comprimento, e, se rebocado, comprimento do dispositivo de reboque;
- rumos e velocidade média de deslocamento durante os serviços, data do início e término dos serviços;
- posição inicial e final em coordenadas geográficas (latitude/longitude);
- pontos de fundeio previstos e efetivos em coordenadas geográficas (latitude/longitude); e
- período do deslocamento.

d) cumprir as demais determinações contidas nas Normas de Procedimentos das Capitânicas dos Portos da CP da área de jurisdição, obedecendo as autorizações necessárias, se for o caso;

e) quando o deslocamento envolver área de jurisdição de mais de uma CP, as informações deverão ser direcionadas para todas as CP/DL das jurisdições envolvidas;

f) as informações sobre as movimentações devem ser enviadas à CP da área de jurisdição, com uma antecedência mínima de setenta e duas horas, antes do início da movimentação, de modo a permitir a publicação em Avisos-Rádio Náuticos, pelo CHM, procedimento este que contribuirá sobremodo para a garantia da segurança do tráfego aquaviário; e

g) no anexo 2-A, publica-se o mapa do Brasil, com as indicações das áreas marítimas de jurisdição dos Comandos dos Distritos Navais, de acordo com o estabelecido no Decreto nº 8.635, de 12 de janeiro de 2016.

2.8.2. Plataformas autopropulsadas, Navios Sonda e unidades offshore autopropulsadas:

Os responsáveis pelas movimentações dessas embarcações, quando forem alterar suas posições nas AJB, deverão cumprir os seguintes procedimentos:

a) encaminhar à CP/DL da área de jurisdição, as informações sobre a movimentação da embarcação constantes do anexo 2-G, não havendo necessidade de autorização prévia por parte da CP/DL.

Essas informações devem ser encaminhadas à CP/DL em até vinte e quatro horas após o data-hora de chegada à nova área de trabalho em que a embarcação irá operar, de modo a permitir a publicação em Avisos-Rádio Náuticos, pelo CHM, procedimento este que contribuirá sobremodo para a garantia da segurança do tráfego aquaviário. Caso haja quaisquer alterações nas informações prestadas inicialmente a CP/DL da jurisdição, o representante da embarcação deverá encaminhar os dados atualizados previstos no anexo 2-G.

b) enviar as informações ao SISTRAM conforme Seção III desta norma.

2.9.Escuta Permanente

Toda embarcação de bandeira nacional ou estrangeira, equipada com estação radiotelefônica em VHF, deverá manter escuta permanente no canal 16 (156,8 MHz).

2.10.Chamada para Identificação

A solicitação de identificação por navios da MB ou embarcações da Inspeção Naval, bem como das demais embarcações de fiscalização dos órgãos públicos competentes, deverá ser prontamente atendida. Caso a embarcação não disponha de estação radiotelefônica em VHF, ou esta se encontre inoperante, deverão ser empregados sinais visuais que permitam à embarcação fiscalizadora a identificação solicitada.

2.11.Busca e Salvamento

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

2.12.Embarcações de Esporte e Recreio

As embarcações de esporte e/ou recreio deverão atender às normas específicas desses tipos de embarcações estabelecidas na NORMAM-211/DPC.

2.13.Embarcações de Bandeira Estrangeira

As embarcações de bandeira estrangeira afretadas, contratadas ou similares deverão atender ao que prescrevem as normas específicas desse tipo de embarcações, estabelecidas na NORMAM-203/DPC.

2.14.restrições à pesca e à navegação nas áreas de segurança de unidades estacionárias de produção de petróleo e demais unidades offshore

A área de segurança de unidade estacionária de produção de petróleo compreende a superfície entorno dessa, cujos pontos de sua envoltória distam de 500m de qualquer parte de sua estrutura.

São consideradas unidades estacionárias de produção de petróleo as seguintes estruturas: as plataformas fixas; as plataformas semissubmersíveis; as unidades flutuantes de produção, armazenamento e transferência (FPSO) e as congêneres.

Considera-se invasão da área de segurança a entrada e permanência não autorizada de embarcações nos limites acima definidos.

Assim, nenhuma embarcação poderá pescar, navegar ou se aproximar a menos de quinhentos metros das plataformas de petróleo, incluindo o seu dispositivo de embarcações (plataforma/FPSO/FSRU/FSU, aliviador e rebocador). Exceção é feita às embarcações que estão prestando apoio marítimo às plataformas, que poderão navegar e operar a menos de quinhentos metros desse dispositivo, permanecendo a proibição à pesca.

As embarcações que adentrarem irregularmente nas áreas de segurança das plataformas de petróleo e demais unidades offshore (FPSO, FSRU, FSU ou o dispositivo de embarcações que operam em conjunto a essas unidades), poderão ser notificadas pelos Agentes da Autoridade Marítima, nas seguintes condições:

- a)quando constatada a irregularidade por equipes de Inspeção Naval; e
- b)quando houver denúncia constatada da plataforma ou unidade offshore onde ocorreu a invasão de embarcação infratora.

Para o item b) acima, o responsável pela plataforma ou unidade offshore deverá encaminhar, por meio de correio eletrônico ao Centro Integrado de Segurança Marítima (cismar.cctram@marinha.mil.br), o formulário de Denúncia de Invasão na Área de Segurança de Plataforma de Petróleo e demais Unidades Offshore, conforme anexo 2-F, anexando fotografias da embarcação infratora, visando facilitar a identificação da mesma, e instruir o processo administrativo da Autoridade Marítima.

A Autoridade Marítima, após realizar a análise qualitativa dos dados, encaminhará as denúncias recebidas à Autoridade Policial e ao Órgão Federal controlador da atividade pesqueira, para adoção de sanções cabíveis.

A CP/DL/AG deverá reduzir a validade do despacho por período para as embarcações pesqueiras infratoras.

2.15.Eventos Náuticos

Os procedimentos para realização de eventos náuticos, tais como comemorações públicas, festejos, regatas e competições, estão estabelecidos na NORMAM-211/DPC.

2.16.Legislação pertinente para o tráfego no porto

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

2.17.CLANDESTINOS

O Comandante da embarcação, ao notar a presença de clandestinos a bordo, deverá encaminhar à CP/DL/AG, da jurisdição do porto ou terminal aquaviário nacional que a embarcação demandar em AJB, todas as informações constantes do formulário "Informação sobre Clandestino", conforme modelo do anexo 2-I.

2.18.DENÚNCIA DE SUSPEITA DE PRÁTICA DE ATIVIDADE IRREGULAR NAS AJB

Com o propósito de incrementar a consciência situacional marítima e otimizar o combate às ameaças à Segurança Marítima, qualquer pessoa que identificar a suspeita de prática de atividades irregulares por integrantes de embarcações localizadas nas AJB, deverá efetuar o registro da ocorrência. Esse registro poderá ser feito por meio do formulário constante do anexo 2-J, e encaminhá-lo por meio de correio eletrônico, ou entregá-lo pessoalmente, à CP/DL/AG mais próxima da ocorrência. A localização e o endereço eletrônico das CP/DL/AG estão disponíveis no ícone "LOCALIZE A CAPITANIA MAIS PRÓXIMA PARA O SEU ATENDIMENTO" no site www.marinha.mil.br/dpc.

Cabe destacar que, caso a denúncia seja identificada como informação falsa, o denunciante estará sujeito às punições estabelecidas em lei.

SEÇÃO III

SISTEMAS DE CONTROLE DO TRÁFEGO MARÍTIMO

2.19.Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM)

2.19.1.Situação

As informações sobre o tráfego marítimo na área SAR brasileira envolvem os seguintes aspectos: a salvaguarda da vida humana no mar; o cumprimento da legislação nas AJB e o Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM), em emergências e em situações de conflito.

Pela Convenção Internacional de Busca e Salvamento Marítimo (SAR/1979), uma extensa área marítima do Oceano Atlântico ficou sob a responsabilidade SAR do Brasil. Para atender a esse compromisso, foi criado o SISTRAM que, por meio de informações padronizadas enviadas pelos navios, possibilita efetuar o acompanhamento dos mesmos em qualquer área, bem como os navios de bandeira estrangeira, voluntariamente, dentro da área SAR brasileira ou, compulsoriamente, quando no mar territorial brasileiro.

Para o cumprimento da legislação nas AJB, as informações são obrigatórias, conforme definido abaixo. Para o CNTM, em emergências e em situações de conflito, as embarcações cumprirão instruções específicas das Autoridades de CNTM, conforme a doutrina adotada pela MB e legislação em vigor.

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

A transmissão das informações deverá ser efetuada de acordo com as instruções contidas no anexo 2-B desta norma.

2.19.2. Comunicação de Posições dos Navios

As embarcações de bandeira brasileira e os afretados por armadores brasileiros, em navegação de Longo Curso ou de Cabotagem, navegando em qualquer área marítima do mundo, são obrigadas a enviar ao CISMAR suas posições e dados de navegação, de acordo com as instruções contidas no anexo 2-B desta norma.

As embarcações de bandeira brasileira e os afretados por armadores brasileiros, envolvidos em atividades de apoio marítimo às plataformas de exploração de petróleo e gás natural localizadas nas AJB (atividades offshore), quando em trânsito, são obrigadas a enviar ao CISMAR suas posições e dados de navegação, de acordo com as instruções contidas no anexo 2-B desta norma.

2.19.3. Embarcações de Bandeira Estrangeira

As embarcações de bandeira estrangeira estão convidadas a se integrar voluntariamente ao SISTRAM, enviando, também, suas posições e dados de navegação para o CISMAR, quando adentrarem a Área SAR Brasileira.

Quando estiverem navegando no mar territorial ou em águas interiores brasileiras são obrigadas a integrar o SISTRAM. Tal exigência é fundamentada no preconizado no §3º do artigo 3º da Lei no 8.617/1993.

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

2.19.4.Planilha de Dados do GMDSS

As embarcações de bandeiras brasileira e estrangeira deverão encaminhar, direto ao CISMAR, a Planilha de Dados do GMDSS, conforme modelo constante do anexo 2-H, somente uma única vez antes de sua chegada ao primeiro porto nacional ou toda vez que houver alteração de dados na mesma. A planilha deve ser encaminhada, preferencialmente por meio eletrônico, no seguinte endereço: cismar.cctram@marinha.mil.br, ou via fac-símile para o número +55 21 2104-6341.

2.20. Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT)

2.20.1. Navios de bandeira brasileira

A Resolução MSC.202(81) da Organização Marítima Internacional adotou a emenda à Convenção SOLAS (Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar), alterando seu Capítulo V e estabelecendo o sistema LRIT.

Com o propósito de atender às exigências que o sistema requer, deverão ser observadas as instruções previstas no anexo 2-E desta norma.

O anexo 2-E e seus apêndices contêm as informações e procedimentos necessários para que o armador, ou seu representante legal, adequar sua embarcação aos requisitos LRIT, bem como às empresas provedoras de serviços interessadas em participar do referido sistema.

O sistema foi, em sua 1ª fase, implementado, desde 31JUL2008, caracterizando-se pela transmissão de dados de posição em intervalos de seis em seis horas e tendo o e-mail, via internet, como mecanismo de transmissão da informação, obedecendo aos requisitos técnicos que se encontram no anexo 2-C. Todavia, as novas funcionalidades sistêmicas, decorrentes das alterações introduzidas no Capítulo V da Convenção SOLAS, exigem que o CDRL possa efetuar requisição de informação de posição a qualquer momento e alterar, remotamente, via provedores de serviço, o intervalo de tempo da transmissão de dados configurado no equipamento de bordo.

Para tal, o anexo 2-E contém as alterações que se fazem necessárias para alcançar a plena operação requerida pelo sistema LRIT, bem como incorpora a modificação do mecanismo tradicional do e-mail, substituindo-o pela tecnologia do WEB-Service, visando obter maior controle e segurança das comunicações.

A integração de cada embarcação ao sistema será realizada mediante um teste de conformidade dos requisitos técnicos e funcionais, previstos na documentação da IMO, conduzido por empresa provedora de serviço reconhecida pela MB. Desse modo, a embarcação que já atende aos requisitos do anexo 2-C deverá cumprir os do anexo 2-E, sem interromper a transmissão dos dados de posição via e-mail, até a conclusão e aprovação do teste de conformidade da embarcação e sua consequente inclusão no banco de dados do CDRL.

O LRIT, assim como o SIMMAP, funciona independentemente do SISTRAM. Assim, as embarcações não estão dispensadas do cumprimento das obrigações previstas para o SISTRAM.

2.20.2. Navios de bandeira estrangeira

Os navios em trânsito, operação e permanência na área SAR marítima brasileira, sujeitos ao cumprimento da Regra V/19-1 da Convenção SOLAS, observando as recomendações contidas da Circular MSC.1/ Circ.1298 da IMO, devem permanecer com os seus equipamentos ligados permanentemente.

Os navios também estão sujeitos às verificações de documentos e realização de testes de conformidade nos seus equipamentos realizados pelos Inspectores Navais nível 1 (Port State Control) quando em portos nacionais.

A não comprovação do teste de conformidade será considerada deficiência a ser corrigida antes da saída da embarcação do porto.

Quando navegando, estarão sujeitos ao monitoramento e vigilância realizado permanentemente pela Autoridade Marítima Brasileira.

2.21. SISTEMA DE MONITORAMENTO MARÍTIMO DE APOIO ÀS ATIVIDADES DO PETRÓLEO (SIMMAP)

O SIMMAP identifica e acompanha o tráfego marítimo relacionado à indústria do petróleo e gás, por meio do rastreamento das embarcações empregadas nessa atividade, com as seguintes finalidades:

- incrementar a segurança e a proteção do tráfego aquaviário, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica com foco especial às embarcações atuantes na indústria petrolífera;
- contribuir para a fiscalização das atividades da indústria do petróleo e gás natural pelas autoridades competentes; e
- servir como instrumento auxiliar nas investigações quando da ocorrência de acidentes que envolvam alguma das embarcações acompanhadas.

O SIMMAP, assim como o LRIT, funciona independentemente do SISTRAM. Assim, as embarcações não estão dispensadas do cumprimento das obrigações previstas para o SISTRAM.

Todas as embarcações operando em AJB, empregadas no transporte de petróleo, de gás natural e derivados, na aquisição de dados relacionados com a atividade do petróleo e gás natural, navios sonda, plataformas de perfuração e embarcações de apoio marítimo, enviarão suas informações conforme as instruções contidas no anexo 2-D desta norma.

As plataformas de produção, as FPSO, FSRU, FSU, por permanecerem longos períodos na mesma posição, estão dispensadas de aderir ao SIMMAP, porém todas as vezes que forem colocadas em posição para começar a operar ou quando forem descomissionadas e retiradas da posição devem ter seus dados de identificação informados, juntamente com a respectiva posição geográfica, à DPC, por ofício, para a introdução ou retirada desses dados manualmente no Sistema, os quais serão tratados como pontos fixos definidos por coordenadas associadas ao nome da plataforma, FPSO, FSRU, FSU. Entretanto, as FPSO empregadas em Teste de Longa Duração (TLD) de poços que irão permanecer instaladas numa posição por períodos inferiores a vinte e quatro (24) meses deverão aderir ao SIMMAP.

As embarcações de bandeira brasileira enquadradas no LRIT estão dispensadas de adesão ao SIMMAP.

Os Provedores de Serviço do SIMMAP poderão, a seu critério, emitir Certificados de Conformidade do SIMMAP, em modelo próprio, com a finalidade de formalizar que uma referida embarcação encontra-se de acordo ao previsto nesta norma. Para tal, esse Certificado deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- nome da embarcação;
- tipo de embarcação;
- porto de registro;
- nº IMO;
- área marítima na qual o certificado é válido; e
- dados do equipamento de bordo que transmite informações do SIMMAP (fabricante, modelo, nº de série, dentre outros julgados pertinentes).

2.22. QUADRO RESUMO DE APLICAÇÃO DOS SISTEMAS SISTRAM, LRIT e SIMMAP

EMPREGO	SISTEMAS (adesão obrigatória)		
	SISTRAM	LRIT	SIMMAP
a) Embarcações de bandeira brasileira ou afretados por armadores brasileiros, em navegação de Longo Curso ou de Cabotagem, navegando em qualquer área marítima do mundo.	X		
b) Embarcações de bandeira brasileira e os afretados por armadores brasileiros, envolvidos em atividades de apoio marítimo às plataformas de exploração de petróleo e gás natural localizadas nas AJB (atividades offshore). No caso do SISTRAM, quando em trânsito entre portos nacionais.	X		X
c) Embarcações estrangeiras, quando navegando no mar territorial ou em águas interiores brasileiras.	X	X	
d) Embarcações estrangeiras, quando navegando na área SAR marítima brasileira.		X	
e) Embarcações autorizadas a realizar aquisição de dados relacionados à atividade do petróleo e do gás natural, ou quaisquer outras que utilizam rebocues de petrechos em suas atividades nas AJB.	X		X
f) Embarcações de passageiros, inclusive embarcações de passageiros de alta velocidade, de bandeira brasileira, engajadas ou não em viagens internacionais.	X	X	
g) Embarcações de carga, inclusive embarcações de alta velocidade, com AB igual ou maior a 300, de bandeira brasileira, engajadas ou não em viagens internacionais.	X	X	
h) Unidades móveis de perfuração <i>offshore</i> , de bandeira brasileira (MODU, conforme Regra XI-2/1.1.5 da SOLAS).	X	X	
i) Embarcações de bandeira estrangeira e as nacionais não enquadradas no Sistema LRIT , operando nas AJB, empregadas no transporte de petróleo, gás natural e derivados, na aquisição de dados relacionados com a atividade do petróleo e gás natural, navios-sonda, plataformas de perfuração e embarcações de apoio marítimo.	X		X

Observações:

- a)As embarcações que possuírem os sistemas LRIT ou SIMMAP, não estão dispensadas de aderirem ao SISTRAM; e
- b)As embarcações de bandeira brasileira enquadradas no sistema LRIT, estão dispensadas de aderirem ao SIMMAP.

CAPÍTULO 3

PERMANÊNCIA EM AJB

SEÇÃO I

PROCEDIMENTO NOS PORTOS

3.1.SERVIÇO DE PRATICAGEM

As instruções para a solicitação do serviço de praticagem encontram-se estabelecidas nas NPCP/NPCF, onde constam seus limites, as associações de Práticos ou Práticos autônomos, com seus endereços, telefones e frequências de chamada.

3.2.SERVIÇO DE REBOCADORES

3.2.1.As NPCP/NPCF estabelecerão as condições de uso dos rebocadores, se de uso obrigatório ou facultativo, prevendo, se necessário, o número mínimo de rebocadores para as manobras.

3.2.2.Nas situações de maior risco à segurança da navegação, deverão ser apresentadas nas NPCP as recomendações sobre o tipo, o método de utilização dos rebocadores (rebocadores operando com cabo de reboque da proa ou popa do navio, no costado ou uma combinação entre os dois métodos) e/ou número mínimo de rebocadores, para atendimento, entre outras, das seguintes necessidades:

- a) reboque;
- b) atracação ou desatracação;
- c) auxílio no governo ou giro do navio; e
- d) acompanhamento.

3.2.3.Consideram-se situações de maior risco à navegação, entre outras, as seguintes:

- a) passagem de navios de maior porte ou plataformas sob o vão das pontes;
- b) atracação/desatracação de navios tanque, de navios transportando produtos químicos e cargas perigosas etc;
- c) apoio às manobras de atracação, desatracação e fundeio de plataformas e navios especiais;
- d) a movimentação de navios, impossibilitados de manobrar com seus próprios meios ou avariados; e
- e) manobra de embarcações em espaços aquaviários restritos.

3.2.4.Em que pesem as vantagens apresentadas pelos rebocadores azimutais e cicloidais em relação aos rebocadores convencionais (de um eixo, dois eixos, tubulão Kort), nem sempre os primeiros estarão disponíveis, fato este que não deve impedir o aproveitamento dos rebocadores convencionais, que serão empregados na melhor forma. Para o equacionamento dessa questão, o CP buscará o entendimento prévio com os representantes das Administrações dos Portos, Empresas de Praticagem e outras organizações afins.

3.2.5.Ressalta-se que a decisão final quanto ao método de utilização dos rebocadores caberá ao Comandante da embarcação assistida, ouvido o Prático, assim como o número de rebocadores empregados, respeitado o estabelecido na NPCP nas situações descritas no inciso 3.2.2..

3.3.FAINAS NOS PORTOS

3.3.1.Sinais Sonoros e Visuais

As embarcações deverão utilizar-se de sinais sonoros e visuais, inclusive a comunicação em VHF, para definir antecipadamente movimentações, especialmente, no caso de manobras próximas.

3.3.2.Uso da Bandeira Nacional

a)é obrigatório o uso da Bandeira Nacional na popa, para embarcações com mais de 5 AB, nas seguintes situações:

- I)na entrada e saída dos portos; quando trafegando a vista de outra embarcação ou de farol de guarnição;
- II)no porto: das 08:00 horas ao pôr do sol.

b)as embarcações estrangeiras, no porto, içarão a bandeira nacional no topo do mastro de vante.

3.3.3.Transporte de Material e Pessoal

As embarcações de pequeno porte poderão trafegar entre os navios e pontos de terra, para transporte de material e pessoal. O embarque e o desembarque em terra somente poderá ser efetuado em um dos pontos fiscais, em obediência à regulamentação da Polícia Federal, ANVISA e Receita Federal.

3.3.4.Escadas de Portaló

É proibido aos navios atracados manterem escadas arriadas no bordo do mar. A escada de quebra-peito deverá permanecer rebatida em seu berço, durante toda a estadia do navio no porto. A escada de portaló, arriada para o cais, deverá ser provida de rede de proteção, ficando a critério do Comandante mantê-la arriada ou içada no período noturno.

Aos navios fundeados é permitido arriar uma escada de portaló entre o nascer e o pôr do sol. No período noturno, a escada somente poderá ser arriada em caso de necessidade, devendo ser recolhida logo após o embarque/desembarque realizado.

3.3.5.Pintura e Tratamento do Navio

É autorizado o tratamento e pintura nos conveses e costados, devendo o navio cercar-se das medidas necessárias para evitar a queda de pessoas e material no mar. Poderão ser arriadas pranchas e chalanas, sem licença prévia da CP/DL/AG, as quais, entretanto deverão ser recolhidas ao final da faina ou ao pôr do sol.

3.3.6.Exercícios com Embarcações de Salvatagem

As embarcações de salvatagem poderão ser arriadas para treinamento da tripulação, independente de licença da CP/DL/AG. Os exercícios deverão ser registrados no Diário de Navegação, nas datas em que foram realizados, constando os pormenores mais interessantes da faina realizada.

O seu uso, para transporte de material e pessoal, só poderá ser feito mediante autorização específica da CP/DL/AG.

3.3.7.Iluminação do Costado

O costado do navio deverá ser iluminado no bordo do mar, para permitir melhor fiscalização das autoridades competentes.

As chatas ou barcas atracadas a contrabordo dos navios para fornecimento de combustíveis, limpeza de tanque ou qualquer outra finalidade, deverão estar devidamente iluminadas no período noturno.

3.3.8.Movimentação de Material do Navio exceto Carga

O recolhimento de lixos e detritos, o fornecimento de lubrificantes e combustíveis, o abastecimento de gêneros, deverão ser, em princípio, realizados no período diurno.

3.4.REPAROS

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

A movimentação de navios impossibilitados de manobrar com seus próprios recursos, de ou para a área de fundeio, deverá ser executada utilizando dispositivo especial de rebocadores, adequado à situação de rebocado sem propulsão.

SEÇÃO II

PROCEDIMENTOS PARA ARRIBADA E ABRIGO

3.5.PROCEDIMENTOS

3.5.1.A alteração do porto de destino, arribada ou abrigo será considerada justificada, sem a necessidade de abertura de IAFN, desde que previamente solicitada à CP/DL/AG de despacho, quando ocorrer uma das seguintes situações:

a)acrescentar porto de escala para abastecimento;

b)prestar serviços médico-hospitalares a passageiro ou tripulante, cujo tratamento não poderia ser administrado com os recursos de bordo, desde que para tal ocorrência não tenham contribuído as pessoas, serviços ou aparelhos de bordo;

c)substituir o porto de destino, sem prejuízo de terceiros, quando ocorrer o aparecimento de carga em porto diferente, e sem prejuízos dos controles estabelecidos pelos diversos órgãos federais na fiscalização marítima;

d)desembarcar corpo de tripulante ou passageiro, que tenha falecido por causa natural, devidamente comprovada por laudo necrológico;

e)solicitação de abrigo em caso de mau tempo; e

f)arribada de embarcações avariadas.

3.5.2.Toda embarcação que venha arribar em portos nacionais em decorrência de avaria ou sinistro, mesmo que esteja em atividade de assistência SAR, deverá ter sua entrada condicionada até que o Comandante declare formalmente que as suas condições de fluabilidade são estáveis e que não há risco para o meio ambiente. O titular da CP/DL/AG, a seu critério, poderá subsidiar sua decisão de autorizar a entrada da embarcação, ouvindo a Sociedade Classificadora correspondente, de forma que ela se pronuncie objetivamente sobre se a embarcação oferece condições satisfatórias de segurança para demandar águas interiores. É necessário que:

a)a entidade securitária P&I avalize toda a operação com relação a possíveis danos a terceiros e ao meio ambiente;

b)seja exigido um depósito em caução para cobrir a indenização dos reparos recomendados pela sociedade classificadora e dos eventuais danos a terceiros e ao meio ambiente, na condição de carga em que se encontra; e

c) seja exigido um contrato homologado em juízo para serem efetuados os reparos recomendados pela Sociedade Classificadora, na condição de carga em que se encontra; e

d) outras exigências cabíveis, a serem estabelecidas após realização de Vistoria.

Todas essas ações não devem prejudicar as investigações do Inquérito Administrativo correspondente.

SEÇÃO III

FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

3.6. QUANDO DA ENTRADA DE EMBARCAÇÃO

A visita das autoridades do porto, constituída por fiscais da saúde dos portos, de aduana e imigração, é a primeira exigência a ser atendida pelas embarcações que demandam o porto. Compete ao representante do Armador as providências necessárias para sua realização, antes de ser a embarcação liberada para as operações de carga e descarga, de embarque e desembarque de passageiros.

É proibido às lanchas, que estiverem a serviço do Armador ou Agente de Navegação, atracar em embarcação mercante fundeada, que seja procedente de porto estrangeiro, sem prévia liberação da Receita Federal, Polícia Federal e Saúde dos Portos.

3.6.1. Livre Prática (Free Pratique)

É a autorização emitida pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) para que uma embarcação procedente ou não do exterior, atraque ou inicie as operações de embarque ou desembarque de cargas e viajantes.

3.6.2. Quarentena

a) As embarcações, cujas condições sanitárias não forem consideradas satisfatórias ou que sejam provenientes de regiões onde esteja ocorrendo surto de doença transmissível, deverão permanecer nos fundeadouros de quarentena até liberação pela Saúde dos Portos. O fundeio na zona de quarentena dependerá, ainda, de que as embarcações possuam "tanques de retenção".

b) Os Comandantes deverão apresentar à CP/DL/AG com jurisdição sobre o porto, uma declaração de que os tanques de dejetos estão perfeitamente vedados e tratados quimicamente, de forma adequada a combater a doença em questão.

c) É proibida, nesta situação, a descarga de águas servidas.

d) O descumprimento destas normas ou de qualquer outra estabelecida pela Saúde dos Portos sujeitará a retirada da embarcação para área costeira afastada, sem prejuízo de outras penalidades previstas.

e) Os Agentes Marítimos, Armadores e Comandantes deverão disseminar, de forma mais ampla e rápida possível, as informações e diretivas das autoridades do porto, de modo a garantir a eficácia das medidas de prevenção adotadas, a fim de evitar a propagação da doença.

3.6.3. Controle do Navio pelo Estado do Porto (Port State Control - PSC)

As embarcações de bandeira estrangeira estarão sujeitas ao Controle de Navios pelo Estado do Porto (PSC), de acordo com as Convenções Internacionais ratificadas pelo País e com as Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em AJB - NORMAM-203/DPC.

3.7. DESCARGA DE ÁGUA DE LASTRO

Os navios que descarregarem suas águas de lastro em AJB deverão observar o contido nas Normas da Autoridade Marítima para o Gerenciamento de Água de Lastro de Navios - NORMAM-401/DPC.

SEÇÃO IV

SITUAÇÕES ESPECIAIS DE PERMANÊNCIA

3.8. EMBARCAÇÃO FORA DE OPERAÇÃO

As embarcações de bandeiras brasileira e/ou estrangeira poderão ser consideradas fora de operação, nas seguintes situações:

3.8.1. Embarcação de bandeira brasileira:

- a) aguardando contrato comercial;
- b) em condição de abandono;
- c) em período de defeso da pesca;
- d) em processo de mudança de bandeira;
- e) em reparos;
- f) sub judice; e
- g) em condição laid-up.

3.8.2. Embarcação de bandeira estrangeira:

- a) aguardando contrato comercial;

- b) em condição de abandono;
- c) em processo de mudança de bandeira;
- d) em reparos;
- e) sub judice; e
- f) excepcionalmente, em condição laid-up, somente para embarcação de apoio marítimo.

Observação: a embarcação de bandeira estrangeira cumprirá os procedimentos elencados no Capítulo 1 da NORMAM-203/DPC, quando nas seguintes situações: aguardando contrato comercial; em processo de mudança de bandeira; em reparos; e sub judice.

Para as situações acima listadas, conforme o caso, o proprietário, armador ou o representante da embarcação deverá requerer à CP/DL/AG da jurisdição onde a embarcação for permanecer fora de operação, cumprindo os seguintes procedimentos:

a) Embarcação aguardando reparos ou contrato comercial

O proprietário, armador ou o representante da embarcação de bandeira brasileira, ao solicitar à CP/DL/AG sua retirada de tráfego para aguardar contrato comercial ou realizar reparos, deverá apresentar cronograma de trabalho de reparos ou documentos que comprovem a renovação ou negociação contratual, propondo as condições mínimas de operacionalidade da embarcação, visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição do meio ambiente marinho. Havendo motivos que justifiquem, as CP/DL/AG poderão efetuar uma Vistoria e/ou solicitar à Sociedade Classificadora/Entidade Certificadora, que ateste sobre as condições satisfatórias de segurança da embarcação. Após a análise satisfatória da solicitação, a CP/DL/AG emitirá o Certificado de Embarcação Fora de Operação, conforme o anexo 3-A.

b) Embarcação em condição de abandono

Havendo risco à segurança da navegação ou à prevenção da poluição marinha, a embarcação em condição de abandono será objeto de apuração de propriedade por parte das CP/DL/AG. Conhecido o proprietário, este será notificado para efetuar a remoção da embarcação para local seguro.

Caso o proprietário não efetue a remoção da embarcação, ela estará sujeita a ser apreendida e, posteriormente, leiloadada ou incorporada ao patrimônio da União, ficando o proprietário, armador ou preposto responsável pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação.

Havendo risco iminente à salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação ou a prevenção da poluição marinha, a embarcação deverá ser removida em caráter de urgência.

c) Embarcação Sub Judice

Para a embarcação detida por decisão ou sentença judicial (arresto, sequestro, penhora, dentre outras situações), a CP/DL/AG deverá cumprir imediatamente a decisão, após ser oficiada pela autoridade judiciária. A CP/DL/AG deverá observar o previsto no item 1.12. desta norma.

d) Embarcação em processo de mudança de bandeira

A embarcação de bandeira brasileira em processo de mudança de bandeira deverá cumprir os procedimentos previstos nas NORMAM-201/DPC e NORMAM-202/DPC, conforme o caso.

e) Embarcação de bandeira brasileira em condição laid-up

O proprietário, armador, afretador ou o representante da embarcação de bandeira brasileira poderá solicitar, à CP/DL, condição laid-up para uma ou mais embarcações da frota de uma empresa brasileira de navegação, devendo apresentar os seguintes documentos:

I) requerimento de solicitação, contendo as especificações técnicas que fundamentam o pedido. Informar nesse requerimento a proposta para o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) pretendido, especificando se a embarcação ficará totalmente ou parcialmente desguarnecida;

II) certificado ou declaração de classe na condição laid-up, emitido pela Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora;

III) cópia do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS);

IV) contrato firmado entre o proprietário, armador ou preposto da embarcação e a instalação portuária ou estaleiro onde a embarcação permanecerá nessa condição. No contrato deverão estar claramente definidos os deveres e responsabilidades de ambas as partes, no que tange à vigilância, manutenção de equipamentos e sistemas, além de procedimentos para resposta em situações de emergência (incêndio, alagamento, ruptura de espas, dentre outros);

V) seguros P&I com coberturas para remoção de destroços (wreck removal) e de responsabilidade civil por danos a terceiros e ao meio ambiente (civil liability); e

VI) demais documentos que a Autoridade Marítima julgar necessário.

Para a requisição de condição laid-up, a embarcação deverá permanecer atracada em cais ou terminal devidamente legalizado, durante todo o período autorizado. A embarcação também poderá permanecer na condição em seco.

Após a análise satisfatória da documentação, a CP/DL realizará perícia técnica prévia na embarcação, com o objetivo de confirmar a sua condição para o regime laid-up. Em seguida, a CP/DL emitirá o Certificado de Embarcação Fora de Operação, conforme o anexo 3-A, quando a embarcação estará autorizada a permanecer nessa condição por um determinado período.

Para a requisição de condição laid-up, a embarcação deverá estar atracada em cais ou terminal devidamente legalizado. Não será concedida, em qualquer hipótese, autorização para condição laid-up para embarcação fundeada.

Durante o período de condição laid-up, a CP/DL realizará perícias periódicas na embarcação, a cada seis meses, e antes do retorno da mesma a sua condição normal de operação.

As perícias para condição laid-up serão indenizadas pela empresa requerente, conforme os valores previstos no anexo 3-B desta norma.

f) Embarcação de bandeira estrangeira em condição laid-up (somente para embarcação de Apoio Marítimo)

Excepcionalmente, as solicitações de autorização para condição laid-up para embarcação de apoio marítimo de bandeira estrangeira será analisada pela DPC, caso a caso, após criteriosa avaliação quanto à situação da empresa afretadora no Brasil, e das condições da embarcação. Para a requisição de condição laid-up, a embarcação deverá permanecer atracada em cais ou terminal devidamente legalizado, durante todo o período autorizado. A embarcação também poderá permanecer na condição em seco.

O proprietário, armador, afretador ou o representante da embarcação de apoio marítimo de bandeira estrangeira poderá solicitar, à DPC, via CP/DL da jurisdição, condição laid-up, no prazo máximo de trinta dias antes do término da validade do AIT, devendo apresentar os seguintes documentos:

I) requerimento de solicitação, contendo as especificações técnicas que fundamentam o pedido. Informar nesse requerimento a proposta para o Cartão de Tripulação de Segurança (Safe Manning Document) pretendido, especificando se a embarcação ficará totalmente ou parcialmente desguarnecida;

II) cópia do CNPJ da empresa requerente (armadora ou afretadora);

III) cópia do Contrato Social da empresa armadora ou afretadora, registrado em Junta Comercial, e suas últimas alterações;

IV) documento emitido pelo país de bandeira, concordando com a condição laid-up;

V) contrato de afretamento, celebrado entre o proprietário e o afretador nacional;

VI) certificado de registro da embarcação, emitido pelo país de bandeira;

VII) certificado de classe da embarcação, emitido pelo país de bandeira;

VIII) parecer da Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora para a condição laid-up;

IX) cópia do Cartão de Tripulação de Segurança (Safe Manning Document);

X) lista de tripulantes atualizada;

XI) contrato firmado entre o proprietário, armador ou preposto da embarcação e a instalação portuária ou estaleiro onde a embarcação permanecerá nessa condição. No contrato deverão estar claramente definidos os deveres e responsabilidades de ambas as partes, no que tange à vigilância, manutenção de equipamentos e sistemas, além de procedimentos para resposta em situações de emergência (incêndio, alagamento, ruptura de espas, dentre outros);

XII) carta de Compromisso (Letter of Undertaking), emitida por Clube de P&I ou Carta de Fiança Bancária (Bank Letter of Guarantee), emitida por Instituição Financeira com credibilidade reconhecida no mercado, contendo:

- qualificação das partes e razões para sua emissão;

- referência ao contrato ou ao cumprimento de obrigação e circunstâncias em que foi concedida;

- cobertura para remoção de destroços (wreck removal), para todo o período em que a embarcação permanecer na condição laid-up;

- cobertura para responsabilidade civil por danos a terceiros e ao meio ambiente (civil liability), para todo o período em que a embarcação permanecer na condição laid-up;

- valor máximo segurado; e

- condições, procedimentos e data para o pagamento, constando expressamente que a respectiva Carta de Compromisso ou Carta de Fiança Bancária será regida e interpretada de acordo com a legislação civil e processual civil brasileira e submetida à jurisdição exclusiva de tribunal brasileiro; e

XIII) demais documentos que a Autoridade Marítima julgar necessário.

Após a análise satisfatória da documentação, a DPC autorizará a CP/DL da jurisdição a realizar perícia técnica prévia na embarcação, com o objetivo de confirmar a sua condição para o regime laid-up. A CP/DL informará a DPC o resultado da perícia prévia.

Em seguida, caso o processo seja satisfatório, a DPC autorizará a CP/DL a emitir o Certificado de Embarcação Fora de Operação, conforme o anexo 3-A, quando a embarcação estará autorizada a permanecer nessa condição por um determinado período. A autorização para uma embarcação de bandeira estrangeira permanecer na condição laid-up se restringe à competência da Autoridade Marítima Brasileira, não eximindo o responsável pela embarcação das obrigações perante os demais órgãos governamentais envolvidos com a atividade em questão, em especial a Receita Federal do Brasil.

Durante o período de condição laid-up, a CP/DL realizará perícias periódicas na embarcação, a cada seis meses, e antes do retorno da mesma a sua condição normal de operação.

As perícias para condição laid-up serão indenizadas pela empresa requerente, conforme os valores previstos no anexo 3-B desta norma.

g) Embarcação de pesca em período de defeso

O representante da embarcação de pesca poderá requerer à CP/DL/AG a sua retirada de operação, informando o período de inatividade. A CP/DL/AG emitirá o Certificado de Embarcação Fora de Operação, conforme o anexo 3-A.

Ao término da inatividade, para retorno da embarcação ao serviço, deverá ser cumprido o procedimento necessário para sua regularização.

Para todas as situações de embarcação fora de operação, exceto a condição laid-up, a embarcação deverá estar posicionada em áreas de fundeio ou atracação específicas, estabelecidas em comum acordo entre a Autoridade Portuária e a CP/DL/AG, ou em área particular desde que previamente acordado com a CP/DL/AG.

CAPÍTULO 4

TRANSBORDO DE PESSOAL ENTRE EMBARCAÇÕES EM ÁGUAS NÃO ABRIGADAS

4.1. APLICAÇÃO

Estabelecer requisitos e procedimentos para a atividade de transbordo de pessoal entre embarcações.

Estas normas não tratam do transbordo de Prático nas fainas de praticagem, assunto tratado especificamente na NORMAM-311/DPC.

4.2. REQUISITOS

4.2.1. De operação

a)A operação de transbordo deverá ocorrer em áreas abrigadas ou onde sejam observadas condições ambientais favoráveis para execução da operação, de modo que o pessoal possa embarcar ou desembarcar com segurança;

b)Cabe aos Comandantes das embarcações envolvidas na operação a avaliação quanto a segurança da realização da operação, resguardadas as responsabilidades inerentes à função previstas em lei, normas e regulamentos pertinentes;

c)Todo o pessoal envolvido diretamente na operação deverá estar vestindo coletes salva-vidas;

d)Deve ser mantida lista de passageiros em terra e a bordo;

e)Os tripulantes envolvidos na operação de transbordo devem estar familiarizados com os seguintes itens:

I)manobras de aproximação/atracação/desatracação para transbordo;

II)manobras de recolhimento de homem ao mar;

III)briefing para o pessoal a ser transbordado;

IV)avaliação das condições ambientais (previsão do tempo, estado do mar, vento, corrente e visibilidade) e suas implicações na manobra;

V)emprego dos recursos de bordo disponíveis (ex.: rádio, colete e bóia salva-vidas, holofote, croque etc.);

VI)ações preventivas para evitar acidentes; e

VII)ações a serem tomadas em caso de acidente;

f)Durante toda a operação deverão ser mantidas comunicações em VHF entre as embarcações envolvidas na faina, em canal previamente acordado;

g)As embarcações envolvidas na operação deverão dispor de tripulantes devidamente designados para este fim; e

h)O pessoal a ser transbordado deverá ser previamente instruído sobre a operação no que tange aos aspectos de segurança a serem seguidos, tais como uso de colete salva-vidas e procedimentos em situações de emergência.

4.2.2.Da embarcação

A partir de 1º de agosto de 2017 toda embarcação destinada ao transbordo regular de pessoal deverá possuir as seguintes características:

a)ser classificada como transporte de passageiros, conforme previsto nas NORMAM-201/DPC e NORMAM-202/DPC;

b)comprimento total maior que 9 metros;

c)comprimento entre perpendiculares maior que 7 metros;

d)boca superior a 3 metros;

e)ser propulsada por pelo menos dois motores, dois eixos e dois hélices;

f)ser dotada de corrimão de apoio em todas as áreas externas onde possa ocorrer trânsito ou transbordo de pessoas;

g)convés com revestimento ou pintura antiderrapante;

h)possuir defensas suficientes, em quantidade e tipo, para amortecimento do impacto entre as embarcações e/ou ser dotada de verdugo com capacidade de amortecimento;

i)as embarcações envolvidas na operação deverão dispor de boia salva-vidas circular. Para fainas noturnas deverá ser utilizada, obrigatoriamente, boia salva-vidas circular com dispositivo de iluminação;

j)possuir holofote, com alcance mínimo de 50 metros, para fainas noturnas; e

k)possuir a seguinte identificação visual: uma faixa pintada na cor preta, na superestrutura, nos dois bordos, com a inscrição "TRANSBORDO DE PESSOAL", com altura mínima de 40 centímetros e largura mínima de 20 centímetros.

4.3.PROCEDIMENTOS A SEREM OBSERVADOS NA EMBARCAÇÃO QUE RECEBE OU TRANSFERE O PESSOAL PARA EMBARCAÇÃO DE TRANSBORDO

4.3.1.A embarcação deverá possuir documento interno que estabeleça procedimentos para a operação de transbordo, no qual deverá constar, dentre outros, os seguintes aspectos:

a) tipo de aproximação a ser executada pela embarcação destinada ao transbordo de pessoal;

b) situação de máquinas, de modo a minimizar os efeitos do estado do mar sob a embarcação de transbordo;

c) locais de embarque e desembarque a bordo e situações para a utilização de escada de quebra-peito, escada de portaló ou cesta de embarque, conforme o caso;

d) limites de movimento (balanço e caturro) para a realização da operação;

e) familiarização do pessoal envolvido na operação com os procedimentos afins;

f) ações preventivas a serem tomadas para evitar acidentes (ex.: piso escorregadio) ou situações de emergência (ex.: homem ao mar); e

g) ações a serem tomadas em caso de acidentes ou de situações de emergência.

4.4. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Os procedimentos não eximem os responsáveis pelas embarcações do cumprimento da legislação nacional em vigor sobre a entrada e saída de pessoas nas águas jurisdicionais brasileiras (AJB) e nos portos nacionais, no que diz respeito ao embarque e ao desembarque em terra em obediência à regulamentação da Saúde dos Portos, do Departamento de Polícia Federal e da Receita Federal do Brasil.

As NPCP/NPCF poderão listar instruções adicionais sobre o transbordo de pessoal entre embarcações, aplicando, caso necessário, requisitos e procedimentos que complementem ou flexibilizem os listados no presente capítulo.

Casos excepcionais deverão ser submetidos à apreciação do Agente da Autoridade Marítima.

CAPÍTULO 5

OPERAÇÕES ESPECIAIS EM AJB

Este capítulo estabelece os procedimentos para as seguintes operações especiais:

- de transferência de óleo e seus derivados entre embarcações, sejam de abastecimento (bunkering) ou de carga (Ship to Ship e Ship to Barge), em áreas portuárias ou em mar aberto, conforme o caso; e

- de transbordo de granéis sólidos (Transshipment) entre embarcações.

Esses procedimentos visam à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental causada por embarcações, de acordo com o estabelecido nas Leis nº 9.537/1997 (LESTA), nº 9.966/2000 (Lei do Óleo) e nº 12.815/2013 (Lei dos Portos).

SEÇÃO I

PROCEDIMENTOS PARA TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE EMBARCAÇÕES (ABASTECIMENTO - BUNKERING)

5.1. CADASTRAMENTO DO PROVEDOR DE SERVIÇO DE BUNKERING

5.1.1. A empresa interessada em se credenciar como Provedor de Serviço de Bunkering deverá solicitar o respectivo cadastramento junto à DPC, encaminhando requerimento, onde expressa formalmente essa intenção, anexando os seguintes documentos:

a) cópia autenticada ou cópia simples, com apresentação do original, do CNPJ, onde conste no campo referente à descrição da atividade econômica principal "Navegação de Apoio Marítimo", ou "Navegação de Apoio Portuário" ou "Transporte Marítimo de Cabotagem", conforme o caso;

b) cópia autenticada ou cópia simples, com apresentação do original, do Contrato Social registrado em junta comercial e suas últimas alterações;

c) identificação dos representantes da empresa, destacando o representante das operações de bunkering e seus respectivos contatos (telefone e e-mail);

d) Memorial Descritivo da operação pretendida, devendo conter informações detalhadas sobre: objeto e áreas de operação pretendidas, finalidade da operação, tipos e características da operação, tipos de produtos a serem transferidos, etapas da operação, tipo e características das embarcações abastecedoras (chatas, barcaças, navios ou outras embarcações), controle e monitoramento da operação, equipamentos a serem utilizados, parâmetros operacionais e limites ambientais, recorte da carta náutica com as áreas de operação pretendidas, dentre outros julgados cabíveis; e

e) comprovação de experiência prévia em realização de operações de bunkering ou a demonstração da estrutura da empresa para a realização futura desse tipo de operação.

Caso venha a ocorrer alguma alteração das informações prestadas, a empresa responsável deverá informar tal alteração à DPC para a devida atualização de dados do cadastro.

5.1.2. Visita Técnica

Após a análise satisfatória da documentação, deverá ser agendada uma Visita Técnica, a ser realizada por representantes da DPC e de Agentes da Autoridade Marítima local, nas dependências da empresa requerente no Brasil, ou em suas filiais, caso haja. As despesas decorrentes com o deslocamento dos inspetores da DPC serão custeadas pela empresa requerente.

O escopo da Visita Técnica abrangerá as seguintes áreas de interesse:

a) estrutura, processos e facilidades existentes (base de apoio, armazenagem, embarcações de apoio, empresas subcontratadas, registros e certificações e sistema de gerenciamento de segurança, dentre outros);

b) equipamentos existentes (defensas pneumáticas, mangotes de transferência de produtos, barreiras de contenção, dentre outros); e

c) pessoal disponível (qualificação e experiência).

Concluída, satisfatoriamente, a Visita Técnica, a DPC emitirá a Ficha Cadastral de Provedor de Serviço de Bunkering, conforme modelo do anexo 5-K, com validade de até cinco anos. Após a Visita Técnica inicial para o cadastramento do Provedor de Serviço, a DPC poderá realizar Visitas Técnicas intermediárias, com o intuito de verificar se os requisitos previstos estão sendo cumpridos.

A empresa que já estiver atuando nas operações de bunkering, deverá regularizar o respectivo cadastramento junto à DPC até 1º de junho de 2024.

A qualquer tempo, no caso dos procedimentos ou requisitos estabelecidos para o Provedor de Serviço não sejam atendidos, a DPC poderá cancelar o cadastramento.

5.2. TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE EMBARCAÇÕES EM ÁREAS PORTUÁRIAS (ABASTECIMENTO - BUNKERING)

Em decorrência da atribuição legal da Autoridade Marítima correlata à prevenção da poluição ambiental por embarcações, os procedimentos abaixo elencados deverão ser atendidos.

5.2.1. Todas as operações de transferência de óleo para abastecimento entre embarcações, em áreas portuárias, deverão atender aos procedimentos abaixo especificados:

a) estar cadastrada junto à DPC, cumprindo os requisitos previstos no item 5.1;

b) manter uma embarcação dedicada junto ao local da transferência, durante todo o transcorrer da operação, com pessoal qualificado para quaisquer intervenções de emergência;

Essa embarcação dedicada deverá ter capacidade de resposta a emergências, em caso de incidente de derramamento de óleo na água, como primeira ação de resposta para contenção da mancha de óleo, e ser dotada com sistema de comunicações adequado para proceder a comunicação imediata do incidente à Administração Portuária para efeito de acionamento do PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL (PEI) do porto;

c) manter kit constituído por BARREIRAS E MANTAS ABSORVENTES DE ÓLEO, posicionado próximo à tomada de conexão do mangote de transferência de óleo, tanto na embarcação fornecedora como na embarcação recebedora, durante todo o transcorrer da operação, de modo a conter no convés dessas embarcações pequenos vazamentos de óleo;

d) nos casos de operações de transferência durante o período noturno, além de observar os procedimentos previstos nas alíneas a) e b), manter iluminada a área nas proximidades da tomada de conexão do mangote de transferência de óleo, tanto na embarcação fornecedora como na embarcação recebedora, durante todo o transcorrer da operação.

A embarcação dedicada deverá ser equipada com dispositivo de iluminação, visando iluminar as áreas externas em procedimento de abastecimento, na interface navio/navio e na barreira de contenção instalada; e

e) nos casos de operações de transferência entre embarcações fundeadas ou atracadas a contrabordo, durante todo o período da operação, além de observar os procedimentos previstos nas alíneas a), b) e c), lançar BARREIRA DE CONTENÇÃO DE ÓLEO (oil boom) na água, antes do início da operação, em quantidade suficiente que possibilite o seu posicionamento entre as embarcações, no setor da proa ou no setor da popa da embarcação prestadora do serviço, conforme a corrente reinante, de tal forma que a seção de barreira lançada seja mantida em formato de "U", tencionada pela corrente, durante todo o transcorrer da operação. Se ocorrer inversão da corrente durante a operação, esse dispositivo deverá ser reposicionado.

Em situações especiais em que haja dificuldade no atendimento dos procedimentos supracitados, devido às peculiaridades da região, o interessado deverá apresentar na CP/DL/AG da área de jurisdição, alternativa tecnicamente fundamentada e aprovada pela Autoridade Portuária, caso a operação seja na área de responsabilidade da mesma, e também pelo órgão ambiental competente.

As CP/DL/AG poderão estabelecer exigências adicionais para cada situação em particular, caso seja necessário. O armador ou o proprietário da embarcação, por sua iniciativa, poderá acordar com o Provedor de Serviço a adoção de medidas adicionais de prevenção da poluição ambiental.

Esta norma não se aplica às transferências de óleos lubrificantes, óleos hidráulicos e óleos similares, quando embalados e acondicionados individualmente.

Esta norma não se aplica às instalações flutuantes (pontões) que abastecem as embarcações que trafegam ao longo das hidrovias e em águas interiores. Cabe às CP das respectivas áreas de jurisdição estabelecer procedimentos específicos de prevenção, por meio das suas NPCP/NPCF.

As normas e procedimentos para prevenção da poluição ambiental para as operações de transferência de óleo entre embarcações e instalações terrestres, portos organizados, instalações portuárias, terminais, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, são estabelecidas pelos ÓRGÃOS COMPETENTES. Da mesma forma, para as operações de transferência de óleo para embarcações, provenientes de caminhões tanque, ou postos de abastecimento, situados nessas instalações.



Figura 1 - Operação de abastecimento em fundeadouro (*Bunkering*).

5.3. TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE NAVIOS EM FUNDEADOUROS DE UMA ÁREA PORTUÁRIA

5.3.1. As empresas envolvidas na operação de bunkering deverão cumprir os seguintes requisitos:

- a) estar cadastrada junto à DPC, cumprindo os requisitos previstos no item 5.1;

b) o navio abastecedor deverá possuir Plano de Operação de Bunkering (STS Bunkering Plan) que atenda ao contido no Capítulo 7 do anexo I da Convenção MARPOL 73/78, emendada pela Resolução MEPC.186(59) da IMO;

c) o navio abastecedor deverá ser provido de, ao menos, um impelidor lateral de proa (bow thruster), com potência adequada para as operações pretendidas de forma segura;

d) cumprir os procedimentos descritos no Capítulo 6 do Manual sobre Poluição por Óleo - Seção I - Prevenção (Manual on Oil Pollution - Section I - Prevention) da IMO. Cabe ressaltar, em especial, que o responsável pelo controle consultivo total da operação (POAC - Person in Overall Advisory Control) seja o Comandante do navio abastecedor ou o Capitão de Manobras (Mooring Master), que deverão ter, ao menos, a qualificação prevista no item 6.2.1 desse Manual;

e) cumprir, no que couber, os procedimentos descritos no Guia de Transferência STS para Petróleo, Químicos e Gases Liquefeitos (Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases) da Câmara Internacional de Transporte Marítimo (International Chamber of Shipping - ICS) e do Fórum Marítimo Internacional das Empresas de Petróleo (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF), 1ª Edição, 2013, ou qualquer versão mais recente;

f) cumprir os procedimentos descritos no Guia Internacional de Segurança para Navios Tanque e Terminais (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals - ISGOTT) da Câmara Internacional de Transporte Marítimo (International Chamber of Shipping - ICS) e do Fórum Marítimo Internacional das Empresas de Petróleo (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF), 5ª Edição, ou qualquer versão mais recente;

g) possuir Certificação ISO 17357, na sua versão mais atualizada, para as defensas pneumáticas flutuantes a serem utilizadas na operação;

h) possuir Certificação para os mangotes de transferência de produtos, conforme os padrões internacionais; e

i) possuir Plano de Ação de Emergência (PAE) conforme as exigências da Resolução CONAMA Nº 398/08 ou qualquer versão mais recente.

O Provedor de Serviço deverá manter, rigorosamente, as recomendações dos fabricantes de equipamentos com relação à certificação, testes, inspeções periódicas e manutenção, mantendo os respectivos registros atualizados.

5.3.2. À critério da Autoridade Marítima, a autorização para a realização de operação de Bunkering em uma determinada área de fundeio deverá ser precedida:

a) por avaliação em simulador do tipo FMSS (Full Mission Shiphandling Simulator), e, também, por realização de operação piloto com o navio abastecedor-tipo que será empregado; e

b) de Estudo de Análise de Risco da operação de bunkering pretendida, onde constem os limites operacionais e ambientais para os navios abastecedores tipo que serão empregados nessa operação, considerando as etapas anteriores à amarração dos navios durante a transferência de produtos e a manobra de desamarração. Conforme previsto no Guia de Transferência STS para Petróleo, Químicos e Gases Liquefeitos (Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases) da ICS/OCIMF, o Estudo de Análise de Risco deve abranger as áreas de locação e todas as etapas da operação em si (manobra de aproximação e amarração dos navios, transferência de produto, manobra de desamarração e saída do navio abastecedor), mantendo-o permanentemente atualizado.

Deverão ser disponibilizadas vagas para os representantes da Autoridade Marítima, como observador, nas operações, seja a operação piloto ou as demais que se sigam.

Para esse tipo operação, o Comandante do navio abastecedor deverá aderir ao SISTRAM, conforme as instruções previstas no Capítulo 2 desta norma.

5.3.3. Autorização da Área de Operação de Bunkering

Compete à CP/DL da jurisdição da área de operação pretendida, autorizar a área de operação de bunkering, de acordo com as competências legais da Autoridade Marítima Brasileira. A empresa interessada em realizar esse tipo de operação deverá encaminhar requerimento à CP/DL, solicitando autorização para as áreas de operação, contendo as seguintes informações:

a) apresentação do parecer da Autoridade Portuária quanto à utilização das áreas pretendidas e demais prerrogativas estabelecidas na legislação vigente, conforme o caso;

b) apresentação da licença ambiental ou parecer do Órgão Federal ou Estadual do Meio Ambiente referente a operação pretendida;

c) apresentação dos requisitos previstos no item 5.1, conforme o caso;

d) tipo e características operacionais do navio abastecedor;

e) características das embarcações de apoio à operação;

f) apresentação do último SIRE (Ship Inspection Report) do(s) navio(s) abastecedor(es) e;

g) recorte da carta náutica específica, com a plotagem das áreas de fundeio onde se pretende realizar a operação.

Após análise satisfatória da documentação e das informações inerentes às áreas de operação de bunkering pretendidas, a CP/DL emitirá Autorização da Área de Operação de Bunkering, conforme modelo do anexo 5-L, com validade de até cinco anos, observada a validade do Cadastramento emitido pela DPC.

5.3.4. Da Operação

a) durante o período da operação, os navios deverão cumprir os procedimentos descritos nas alíneas a) e b) do item 5.1., durante todo o período da operação de transferência de produtos;

b) o navio abastecedor deverá utilizar suporte de proteção para o mangote (hose suspending saddle) durante as operações de transferência de produto;

c) o Provedor de Serviço deverá informar à CP/DL, por e-mail, com antecedência mínima de setenta e duas horas, os seguintes dados:

- nome, nº IMO e bandeira dos navios envolvidos na operação de transferência (abastecedor e recebedor);
- tipo e quantidade de produto a ser transferido;
- hora prevista de início da operação;
- tempo estimado da operação; e
- fundeadouro onde ocorrerá a operação de transferência.

A CP/DL estabelecerá os períodos em que a operação de transferência poderá ocorrer (diurno / noturno / ou ambos).

A autorização concedida à empresa requerente se refere, exclusivamente, à competência da Autoridade Marítima Brasileira no que concerne à segurança da navegação e ao ordenamento do tráfego aquaviário, não eximindo a mesma das obrigações perante os demais órgãos responsáveis pelo controle da atividade em questão, em especial do meio ambiente.

A autorização poderá ser cancelada a qualquer momento, se constatados problemas operacionais que possam afetar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição ambiental.



SEÇÃO II

PROCEDIMENTOS PARA TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE NAVIOS (OPERAÇÃO SHIP TO SHIP - STS)

5.4.CADASTRAMENTO DO PROVEDOR DE SERVIÇO STS

5.4.1. A empresa interessada em ser Provedor de Serviço STS deverá solicitar o respectivo cadastramento junto à DPC, encaminhando requerimento, onde expressa formalmente essa intenção, anexando os seguintes documentos:

a) cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original do CNPJ, onde conste no campo referente à descrição da atividade econômica principal "Navegação de Apoio Marítimo", ou "Navegação de Apoio Portuário", ou "Apoio à Extração de Petróleo e

Gás Natural", ou "Carga e Descarga", conforme o caso;

b) cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original do Contrato Social registrado em junta comercial, e suas últimas alterações;

c) identificação dos representantes da empresa, destacando o representante das operações STS e seus respectivos contatos;

d) cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original da Certificação ISO 9001, na sua versão mais atualizada, cujo escopo da certificação seja a "provisão de serviços de transferência STS" ou "movimentação de petróleo, seus derivados e gás natural em terminais aquaviários". No caso de empresa estrangeira com filial no Brasil, onde a Certificação tenha sido feita pela matriz no exterior, essa Certificação deverá abranger a filial nacional;

e) Memorial Descritivo da operação pretendida, devendo conter, ao menos, as seguintes informações: objeto e área de operação pretendida, finalidade da operação, tipos e características da operação, tipos de cargas a serem transferidas, etapas da operação, navios tipo da operação, controle e monitoramento da operação, equipamentos a serem utilizados, parâmetros operacionais e seus limites meteoceanográficos, extrato da carta náutica com a área de operação pretendida, dentre outros julgados cabíveis; e

f) comprovação de experiência em realização de operações STS, em qualquer parte do mundo, ou a demonstração da estrutura da empresa para a realização futura de operações STS.

5.4.2. Visita técnica

Após a análise satisfatória da documentação, será agendada uma Visita Técnica, a ser realizada por representantes da DPC, nas dependências da empresa requerente no Brasil ou suas filiais, caso haja. As despesas decorrentes com o deslocamento dos inspetores da DPC serão custeadas pela empresa requerente. Por ocasião da solicitação da Visita Técnica, a empresa deverá apresentar a Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço, conforme os valores estabelecidos no anexo 3-B.

O escopo da Visita Técnica abrangerá as seguintes áreas de interesse:

a) estrutura, processos e facilidades (experiência em STS, base de apoio, armazenagem, embarcações de apoio, empresas subcontratadas, registros e certificações, sistema de gerenciamento de segurança, sistema de autoavaliação do provedor de serviço recomendado pela OCIMF - SPSA, dentre outros);

b) equipamentos (defensas pneumáticas, mangotes de transferência de carga, cestas de transferência de pessoal, barreiras de contenção, dentre outros); e

c) pessoal (qualificação e experiência).

A Lista de Verificação da Visita Técnica será conforme modelo do anexo 5-F.

Concluída, satisfatoriamente, a Visita Técnica, a DPC emitirá a Ficha Cadastral de Provedor de Serviço STS, conforme modelo do anexo 5-A, com validade de até cinco anos. Após a Visita Técnica inicial para o cadastramento do Provedor de Serviço STS, a DPC poderá realizar Visitas Técnicas intermediárias, com o intuito de verificar se os requisitos previstos estão sendo cumpridos.

Para a renovação do cadastro de Provedor de Serviço STS, a empresa será submetida a uma nova Visita Técnica. Para tal, a empresa deverá solicitar a renovação à DPC, com antecedência mínima de sessenta dias do vencimento do cadastro vigente. A Lista de Verificação da Visita Técnica para renovação do cadastro será conforme modelo do anexo 5-N. Por ocasião da solicitação da Visita Técnica, a empresa deverá apresentar a Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço, conforme os valores estabelecidos no anexo 3-B.

Após a fase de cadastramento do Provedor de Serviço STS, caso haja alteração das informações prestadas, a empresa responsável deverá informar à DPC a respectiva alteração, para a devida atualização de dados do cadastro.

A qualquer tempo, no caso dos procedimentos ou requisitos estabelecidos para o Provedor de Serviço STS não sejam atendidos, a DPC poderá cancelar o cadastramento.

5.5. REQUISITOS GERAIS PARA OPERAÇÃO STS

5.5.1. As empresas envolvidas na operação STS deverão cumprir os seguintes requisitos:

a) estar cadastrada junto à DPC;

b) os navios envolvidos no recebimento ou na transferência de carga, sejam aqueles que transportam petróleo e seus derivados, gases liquefeitos e químicos, deverão possuir Planos de Operação STS que atendam ao contido no Capítulo 7 do anexo I da Convenção MARPOL 73/78, emendada pela Resolução MEPC.186(59) da IMO, devidamente aprovados pela administração do país de bandeira dos respectivos navios;

c) cumprir os procedimentos descritos no Capítulo 6 do Manual sobre Poluição por Óleo - Seção I - Prevenção (Manual on Oil Pollution - Section I - Prevention) da IMO. Cabe ressaltar, em especial, que o responsável pelo controle consultivo total da operação STS (POAC - Person in Overall Advisory Control) seja o Comandante de um dos navios envolvidos na operação ou o Superintendente de STS, que deverá ter, ao menos, a qualificação prevista no item 6.2.1 desse Manual;

d) cumprir os procedimentos descritos no Guia de Transferência STS para Petróleo, Químicos e Gases Liquefeitos (Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases) da Câmara Internacional de Transporte Marítimo (International Chamber of Shipping - ICS) e do Fórum Marítimo Internacional das Empresas de Petróleo (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF), 1a Edição, 2013, ou qualquer versão mais recente;

e) cumprir os procedimentos descritos no Guia Internacional de Segurança para Navios Tanque e Terminais (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals - ISGOTT) da Câmara Internacional de Transporte Marítimo (International Chamber of Shipping - ICS) e do Fórum Marítimo Internacional das Empresas de Petróleo (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF), 5a Edição, ou qualquer versão mais recente;

f) possuir Certificação ISO 17357, na sua versão mais atualizada, para as defensas pneumáticas flutuantes a serem utilizadas na operação STS;

g) possuir Certificação para os mangotes de transferência de carga, conforme os seguintes padrões internacionais, nas suas respectivas versões mais atualizadas:

I) EN1765 para óleo;

II) EN 13765 para químicos, óleos e solventes;

III) ISO 10380, ISO 2928 e EN 13766 para gás liquefeito de petróleo (GLP); e

IV) EN 1474-2 para gás natural liquefeito (GNL).

O Provedor de Serviço deverá manter, rigorosamente, as recomendações dos fabricantes de equipamentos com relação à certificação, testes, inspeções periódicas e manutenção, mantendo os respectivos registros atualizados.

5.5.2. A critério da Autoridade Marítima, a autorização para uma determinada área de operação STS, tanto em mar aberto ou em áreas portuárias, poderá ser precedida:

a) por avaliação quanto a densidade de tráfego aquaviário na área STS pretendida;

b) por avaliação em simulador do tipo FMSS (Full Mission Shiphandling Simulator), e também por realização de operação piloto entre os navios tipo que serão empregados; e

c) de Estudo de Análise de Risco da operação STS pretendida, onde constem os limites operacionais e ambientais para os navios tipo que serão empregados nessa operação, considerando as etapas antes da amarração dos navios, durante a transferência de carga e a manobra de desamarração. Conforme previsto no Guia de Transferência STS para Petróleo, Químicos e Gases Liquefeitos (Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases) da ICS/OCIMF, o Estudo de Análise de Risco deve abranger a área de locação e todas as etapas da operação STS em si (manobra de aproximação e amarração dos navios, transferência de carga, manobra de desamarração e saída dos navios), mantendo-o permanentemente atualizado. No caso de operação STS com os navios atracados em uma instalação portuária, deve constar a capacidade de carga estrutural do atracadouro.

Disponibilizar vaga(s) para representante(s) da Autoridade Marítima, como observador na operação, caso seja necessário.

Para as operações STS em mar aberto, os Comandantes dos navios deverão aderir ao SISTRAM, conforme as instruções previstas no Capítulo 2 desta norma.

5.6. OPERAÇÃO STS EM ÁREAS PORTUÁRIAS

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se a toda operação STS entre navios, em áreas portuárias, cuja adoção será de responsabilidade do Provedor de Serviço STS ou da Autoridade Portuária/Instalação Portuária.

5.6.1. Autorização da Área de Operação STS

Compete à CP/DL, da jurisdição daquela área portuária, autorizar a área de operação STS, de acordo com as competências legais da Autoridade Marítima Brasileira. A empresa interessada em realizar operação STS deverá encaminhar requerimento à CP/DL, solicitando autorização para área de operação STS, contendo as seguintes informações:

a) apresentação do parecer da Autoridade Portuária quanto à delimitação da área pretendida e demais prerrogativas estabelecidas na legislação vigente;

b) indicar o Provedor de Serviço STS, caso a operação não seja conduzida pela empresa solicitante. Se a operação for conduzida diretamente pela empresa solicitante, esta deverá estar cadastrada junto à DPC, cumprindo os requisitos previstos no item 5.2.;

c) apresentação dos requisitos previstos no item 5.3., conforme o caso;

d) tipos e características operacionais dos navios que estarão envolvidos na operação STS;

e) tipo de operação STS pretendida: navios amarrados em uma instalação portuária ou fundeados;

f) características das embarcações de apoio à operação STS;

g) a duração planejada para cada operação STS;

h) descrição da carga a ser transferida; e

i) extrato de carta náutica específica, com a plotagem da área de operação STS pretendida.

Após análise satisfatória da documentação e das informações inerentes à área de operação STS pretendida, a CP/DL emitirá Autorização da Área de Operação STS, conforme modelo do anexo 5-B, com validade de até cinco anos. A autorização concedida à empresa requerente se refere, exclusivamente, à competência da Autoridade Marítima Brasileira no que concerne à segurança da navegação e ao ordenamento do tráfego aquaviário, não eximindo a mesma das obrigações perante os demais órgãos responsáveis pelo controle da atividade em questão, em especial do meio ambiente. A autorização poderá ser cancelada a qualquer momento, se constatados problemas operacionais que possam afetar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição ambiental.

5.6.2. Da Operação

Durante o período da operação STS, os navios deverão cumprir os procedimentos descritos nas alíneas a), b), c) e d) do item 5.1., durante todo o período da operação de transferência de carga.

Somente para operações STS com os navios fundeados, a empresa responsável deverá informar à CP/DL da jurisdição, com setenta e duas horas antes do início da operação, as seguintes informações para publicação em Aviso aos Navegantes:

- a) nome e características dos navios envolvidos na operação;
- b) data estimada do início e término da operação; e
- c) área da operação delimitada para a transferência (coordenadas geográficas - latitude/longitude).

Qualquer incidente ou acidente ocorrido durante as etapas da operação STS (manobra de aproximação e amarração dos navios, transferência de carga, manobra de desamarração e saída dos navios) deve ser comunicado imediatamente à CP/DL/AG da jurisdição.

Os navios envolvidos deverão cumprir os procedimentos de despacho previstos no Capítulo 1 desta norma. Medidas adicionais poderão ser exigidas pelas CP/DL, em função das especificidades da jurisdição, devendo constar essas medidas na NPCP/NPCF.



Figura 2 - Operação STS atracado em instalação portuária (*double banking*).

5.6.3. Controle de Operações STS realizadas

O Provedor de Serviço STS deverá encaminhar à DPC, mensalmente, até o dia quinze, a Planilha de Controle de Operações STS realizadas no mês anterior, conforme modelo do anexo 5-G. O mapa deve ser preenchido e encaminhado para o seguinte e-mail institucional: dpc.ajb@marinha.mil.br.

5.7. OPERAÇÃO STS EM MAR ABERTO

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se a toda operação STS entre navios, em mar aberto, cuja adoção será de responsabilidade do Provedor de Serviço STS.

5.7.1. Autorização da Área de Operação STS

Compete a DPC, com a anuência do Comando do Distrito Naval da área de jurisdição, autorizar a área de operação STS, em mar aberto, de acordo com as competências legais da Autoridade Marítima Brasileira. O Provedor de Serviço STS, devidamente cadastrado, interessado em realizar operação STS, deverá encaminhar requerimento a DPC, solicitando autorização para área de operação STS, contendo as seguintes informações:

a) apresentação dos requisitos previstos no item 5.3., conforme o caso;

b) tipos e características operacionais dos navios que estarão envolvidos na operação STS, e de todas as embarcações de apoio e de resposta à emergência;

c) tipo de operação STS pretendida: fundeada ou em movimento;

d) a duração planejada para cada operação STS;

e) descrição da carga a ser transferida; e

f) extrato de carta náutica específica, com a plotagem da área de operação STS pretendida, destacando-se os vértices da área de operação (latitude/longitude) e as distâncias dos vértices a linha da costa.

Após análise satisfatória da documentação e das informações inerentes à área de operação STS pretendida, a DPC emitirá Autorização da Área de Operação STS, conforme modelo do anexo 5-B, com validade de até cinco anos. Nessa autorização, a DPC indicará a CP/DL responsável pelo acompanhamento da operação, no que tange as competências legais da Autoridade Marítima.

5.7.2. Durante toda operação STS em mar aberto, ao menos uma embarcação de apoio (Lightering Support Vessel - LSV) deverá estar presente na área de operação. Essa embarcação de apoio, em geral, deve desempenhar, ao menos, as seguintes tarefas:

a) assistir aos navios envolvidos quanto às questões de segurança e proteção;

b) manuseio das defensas pneumáticas, mangotes de carga, cabos de amarração, dentre outros equipamentos necessários à operação; e

c) manter acompanhamento efetivo com relação às embarcações que trafegam nas proximidades dos navios envolvidos na operação STS, contatando as embarcações que possam oferecer algum risco a operação em si.

Os Comandantes dos navios envolvidos na operação STS deverão aderir ao SISTRAM, conforme as instruções previstas no Capítulo 2 desta norma.

Qualquer incidente ou acidente ocorrido durante as etapas da operação STS (manobra de aproximação e amarração dos navios, transferência de carga, manobra de desamarração e saída dos navios) deve ser comunicado imediatamente à CP/DL/AG da jurisdição.

A CP/DL estabelecerá os meios de comunicação com o Provedor de Serviço STS e os demais envolvidos na operação.

A autorização de uma área de operação STS não é de exclusividade de um Provedor de Serviço STS, podendo haver outro, desde que cumpridos todos os procedimentos elencados neste Capítulo, e a devida autorização da DPC.

A autorização concedida à empresa requerente se refere, exclusivamente, à competência da Autoridade Marítima Brasileira no que concerne à segurança da navegação e ao ordenamento do tráfego aquaviário, não eximindo a mesma das obrigações perante os demais órgãos responsáveis pelo controle da atividade em questão, em especial do meio ambiente. A autorização poderá ser cancelada a qualquer momento, se constatados problemas operacionais que possam afetar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição ambiental.

5.7.3. Notificação de Previsão de Chegada

O Provedor de Serviço STS deverá encaminhar a Notificação de Previsão de Chegada, conforme modelo do anexo 5-C, à Capitania dos Portos ou Delegacia indicada pela DPC, com antecedência de setenta e duas horas antes da chegada dos navios na área de operação STS, para a devida publicação em Aviso aos Navegantes. O Provedor de Serviço STS deverá encaminhar uma nova Notificação de Previsão de Chegada, quando houver alteração nas informações prestadas anteriormente.

5.7.4. Notificação de Saída

O Provedor de Serviço STS deverá encaminhar a Notificação de Saída, conforme modelo do anexo 5-D, à Capitania dos Portos ou Delegacia indicada pela DPC, num prazo máximo de quarenta e oito horas após a partida do navio da área de operação STS.



Figura 3 - Operação STS em mar aberto com os navios fundeados (*at anchor*).



Figura 4 - Operação STS em mar aberto com os navios em movimento (*underway*).

5.7.5. Controle de Operações STS realizadas

O Provedor de Serviço STS deverá encaminhar à DPC, mensalmente, até o dia quinze, a Planilha de Controle de Operações STS realizadas no mês anterior, conforme modelo do anexo 5-G. O mapa deve ser preenchido e encaminhado para o seguinte e-mail institucional: dpc.ajb@marinha.mil.br.

SEÇÃO III

PROCEDIMENTOS PARA TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE EMBARCAÇÕES (OPERAÇÃO SHIP TO BARGE- STB)

5.8. CADASTRAMENTO DO PROVEDOR DE SERVIÇO STB

5.8.1. A empresa interessada em ser Provedor de Serviço STB deverá solicitar o respectivo cadastramento junto à DPC, encaminhando requerimento, onde expressa formalmente essa intenção, anexando os seguintes documentos:

a) cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original do CNPJ, onde conste no campo referente à descrição da atividade econômica principal "Navegação de Apoio Marítimo", ou "Navegação de Apoio Portuário", ou "Transporte de Carga", ou "Carga e Descarga", conforme o caso;

b) cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original do Contrato Social registrado em junta comercial, e suas últimas alterações;

c) identificação dos representantes da empresa, destacando o representante das operações STB e seus respectivos contatos;

d) cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original da Certificação ISO 9001, na sua versão mais atualizada, cujo escopo da certificação seja a "provisão de serviços de transferência STB", ou "movimentação de petróleo e seus derivados", ou "transporte por navegação interior intermunicipal ou interestadual. No caso de empresa estrangeira com filial no Brasil, onde a Certificação tenha sido feita pela matriz no exterior, essa Certificação deverá abranger a filial nacional;

e) Memorial Descritivo da operação pretendida, devendo conter, ao menos, as seguintes informações: objeto e área de operação pretendida, finalidade da operação, tipos e características da operação, tipos de cargas a serem transferidas, etapas da operação, embarcações tipo da operação, controle e monitoramento da operação, equipamentos a serem utilizados, parâmetros operacionais e seus limites meteoceanográficos, extrato da carta náutica com a área de operação pretendida, dentre outros julgados cabíveis; e

f) comprovação de experiência em realização de operações STB, ou a demonstração da estrutura da empresa para a realização futura de operações STB.

5.8.2. Visita técnica

Após a análise satisfatória da documentação, será agendada uma Visita Técnica, a ser realizada por representantes da DPC, nas dependências da empresa requerente no Brasil ou suas filiais, caso haja. As despesas decorrentes com o deslocamento dos inspetores da DPC serão custeadas pela empresa requerente. Por ocasião da solicitação da Visita Técnica, a empresa deverá apresentar a Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço, conforme os valores estabelecidos no anexo 3-B.

O escopo da Visita Técnica abrangerá as seguintes áreas de interesse:

a) estrutura, processos e facilidades (experiência em STB, base de apoio, armazenagem, embarcações de apoio, empresas subcontratadas, registros e certificações, sistema de gerenciamento de segurança, dentre outros);

b) equipamentos (defensas pneumáticas, mangotes de transferência de carga, cestas de transferência de pessoal, barreiras de contenção, dentre outros); e

c) pessoal (qualificação e experiência).

A Lista de Verificação da Visita Técnica será conforme modelo do anexo 5-H.

Concluída, satisfatoriamente, a Visita Técnica, a DPC emitirá a Ficha Cadastral de Provedor de Serviço STB, conforme modelo do anexo 5-A, com validade de até cinco anos. Após a Visita Técnica inicial para o cadastramento do Provedor de Serviço STB, a DPC poderá realizar Visitas Técnicas intermediárias, com o intuito de verificar se os requisitos previstos estão sendo cumpridos.

Para a renovação do cadastro de Provedor de Serviço STB, a empresa será submetida a uma nova Visita Técnica. Para tal, a empresa deverá solicitar a renovação à DPC, com antecedência mínima de sessenta dias do vencimento do cadastro vigente. A Lista de Verificação da Visita Técnica para renovação do cadastro será conforme modelo do anexo 5-O. Por ocasião da solicitação da Visita Técnica, a empresa deverá apresentar a Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço, conforme os valores estabelecidos no anexo 3-B.

Após a fase de cadastramento do Provedor de Serviço STB, caso haja alteração das informações prestadas, a empresa responsável deverá informar à DPC a respectiva alteração, para a devida atualização de dados do cadastro.

A qualquer tempo, no caso dos procedimentos ou requisitos estabelecidos para o Provedor de Serviço STB não sejam atendidos, a DPC poderá cancelar o cadastramento.

5.9. REQUISITOS GERAIS PARA OPERAÇÃO STB

5.9.1. As empresas envolvidas na operação STB em áreas portuárias deverão cumprir os seguintes requisitos:

a) indicar o Provedor de Serviço STB, caso a operação não seja conduzida pela empresa solicitante. Se a operação for conduzida diretamente pela empresa solicitante, esta deverá estar cadastrada junto à DPC, cumprindo os requisitos previstos no item 5.6;

b) o navio envolvido no recebimento ou na transferência de carga, seja aquele que transporta petróleo e seus derivados, gases liquefeitos e químicos, deverá possuir Plano de Operação STB que atenda ao contido no Capítulo 8 do anexo I da Convenção MARPOL 73/78, emendada pela Resolução MEPC.186(59) da IMO, devidamente aprovado pela administração do país de bandeira;

c) cumprir os procedimentos descritos no Capítulo 6 do Manual sobre Poluição por Óleo - Seção I - Prevenção (Manual on Oil Pollution - Section I - Prevention) da IMO;

d) cumprir no que couber, os procedimentos descritos no Guia de Transferência STS para Petróleo, Químicos e Gases Liquefeitos (Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases) da Câmara Internacional de Transporte Marítimo (International Chamber of Shipping - ICS) e do Fórum Marítimo Internacional das Empresas de Petróleo (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF), 1a Edição, 2013, ou qualquer versão mais recente;

e) cumprir no que couber, os procedimentos descritos no Guia Internacional de Segurança para Navios Tanque e Terminais (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals - ISGOTT) da Câmara Internacional de Transporte Marítimo (International Chamber of Shipping - ICS) e do Fórum Marítimo Internacional das Empresas de Petróleo (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF), 5a Edição, ou qualquer versão mais recente; e

f) disponibilizar vaga(s) para representante(s) da Autoridade Marítima, como observador na operação, caso seja necessário.

5.10. OPERAÇÃO STB EM ÁREAS PORTUÁRIAS

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se a toda operação STB entre embarcações, em áreas portuárias, cuja adoção será de responsabilidade da empresa provedora de serviço STB.

5.10.1. Autorização para Operação STB

Compete à CP/DL, da jurisdição daquela área portuária, autorizar a operação STB, de acordo com as competências legais da Autoridade Marítima Brasileira. O Provedor de Serviço STB deverá encaminhar requerimento à CP/DL, solicitando autorização para realização de operação STB, contendo as seguintes informações e documentos:

a) parecer da Autoridade Portuária quanto à delimitação da área pretendida e demais prerrogativas estabelecidas na legislação vigente;

b) autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para exercer a atividade de transporte de petróleo a granel e seus derivados;

c) termo de Autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), de operação como empresa brasileira de navegação na prestação de serviços de transporte de petróleo a granel e seus derivados;

d) tipos e características operacionais das embarcações que estarão envolvidas na operação STB;

e) tipo de operação STB pretendida: embarcações amarradas em uma instalação portuária ou fundeadas;

f) características das embarcações de apoio à operação STB;

g) a duração planejada para cada operação STB;

h) descrição da carga a ser transferida; e

i) extrato de carta náutica específica, com a plotagem da área de operação STB pretendida.

Após análise satisfatória da documentação e das informações inerentes à operação STB pretendida, a CP/DL emitirá Autorização para Operação STB, conforme modelo do anexo 5-E, com validade de até cinco anos, condicionada à mesma empresa requerente e a mesma área de operação STB. A autorização concedida à empresa requerente se refere, exclusivamente, à competência da Autoridade Marítima Brasileira no que concerne à segurança da navegação e ao ordenamento do tráfego aquaviário, não eximindo a mesma das obrigações perante os demais órgãos responsáveis pelo controle da atividade em questão, em especial do meio ambiente. A autorização poderá ser cancelada a qualquer momento, se constatados problemas operacionais que possam afetar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição ambiental.

5.10.2. Da Operação

Durante o período da operação STB, as embarcações envolvidas deverão cumprir os procedimentos descritos nas alíneas a), b), c) e d) do item 5.1, durante todo o período da operação de transferência de carga.

Somente para operações STB com as embarcações fundeadas, a empresa responsável deverá informar à CP/DL da jurisdição, com setenta e duas horas antes do início da operação, as seguintes informações para publicação em Aviso aos Navegantes:

a) nome das embarcações envolvidas na operação;

b) data estimada do início e término da operação; e

c) área da operação delimitada para a transferência (coordenadas geográficas - latitude/longitude).

Qualquer incidente ou acidente ocorrido durante as etapas da operação STB (manobra de aproximação e amarração das embarcações, durante a transferência de carga, manobra de desamarração e saída das embarcações) deve ser comunicado imediatamente à CP/DL/AG da jurisdição.

A CP/DL poderá realizar inspeção naval prévia nas embarcações envolvidas na operação STB.

A CP/DL estabelecerá os meios de comunicação com o Provedor de Serviço STB e os demais envolvidos na operação.

As embarcações envolvidas deverão cumprir os procedimentos de despacho previstos no Capítulo 1 desta norma. Medidas adicionais poderão ser exigidas pelas CP/DL, em função das especificidades da jurisdição, devendo constar essas medidas na NPCP/NPCF.



Figura 5 - Operação STB em fundeadouro de área portuária.

SEÇÃO IV

PROCEDIMENTOS PARA TRANSBORDO DE GRANÉIS SÓLIDOS ENTRE EMBARCAÇÕES (TRANSSHIPMENT)

5.11. CADASTRAMENTO DO OPERADOR DE TRANSBORDO DE GRANÉIS SÓLIDOS ENTRE EMBARCAÇÕES

5.11.1. A empresa interessada em realizar operações de transbordo de granéis sólidos entre embarcações, em áreas portuárias (embarcações fundeadas, atracadas a contrabordo ou amarradas a um sistema de boias), deverá solicitar o seu cadastramento junto à CP/DL da jurisdição, encaminhando requerimento e anexando os seguintes documentos e informações:

- a) cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original do CNPJ;
- b) cópia autenticada do Contrato Social registrado em junta comercial, e suas últimas alterações;
- c) identificação dos representantes da empresa, destacando o responsável pelo gerenciamento das operações de transbordo e seus respectivos contatos;
- d) Memorial Descritivo, contendo as seguintes informações detalhadas:
 - I) objeto e área de operação pretendida (em fundeio, atracado a contrabordo ou amarrado a um sistema de boias);
 - II) finalidade da operação;
 - III) tipos e características operacionais dos navios e embarcações envolvidos na operação de transbordo;
 - IV) tipos de cargas a serem transbordadas e suas especificações técnicas;
 - V) delineamento das etapas da operação, contendo os navios ou embarcações tipo e suas características, assim como a descrição detalhada da operação, e as responsabilidades das partes envolvidas;
 - VI) comunicações a serem utilizadas entre as embarcações;
 - VII) controle e monitoramento da operação;
 - VIII) equipamentos a serem utilizados;
 - IX) parâmetros operacionais, contendo os limites meteoceanográficos para a operação pretendida. Deve ser mencionado quem será o responsável pela disseminação dessas informações aos navios e embarcações envolvidos na operação;
 - X) extrato da Carta Náutica específica, com a plotagem da área de transbordo pretendida;
 - XI) cópia autenticada da Certificação ISO 9001, na sua versão mais atualizada, cujo escopo da certificação seja a "provisão de serviços de transferência de granéis sólidos entre embarcações"; e
 - XII) comprovante de experiência de operações de transbordo (Transshipment) realizadas em qualquer parte do mundo, ou a demonstração da estrutura da empresa para a realização futura de operações de transbordo.

Após a análise satisfatória da documentação, a CP/DL emitirá a Ficha Cadastral de Operador de Transbordo de Granéis Sólidos entre Embarcações, conforme modelo do anexo 5-I, com validade de até cinco anos. Caso haja alteração das informações prestadas inicialmente, a empresa responsável deverá informar à CP/DL a respectiva alteração, para a devida atualização de dados do cadastro.

A empresa que já estiver atuando como operadora de transbordo, deverá regularizar o respectivo cadastramento junto à CP/DL da jurisdição, até 31 de março de 2023.

A qualquer tempo, no caso dos procedimentos ou requisitos estabelecidos para o Operador de Transbordo não serem atendidos, a CP/DL poderá cancelar o cadastramento.



Figura 6 - Operação de transbordo em fundeio.

5.12. REQUISITOS GERAIS E AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO DE TRANSBORDO DE GRANÉIS SÓLIDOS ENTRE EMBARCAÇÕES

5.12.1. As empresas envolvidas na operação de transbordo deverão cumprir os seguintes requisitos:

- a) a critério do Agente da Autoridade Marítima local, a autorização para uma determinada operação de transbordo poderá ser precedida de avaliação das manobras entre navios em simulador do tipo FMSS (Full Mission Shiphandling Simulator);
- b) apresentar Parecer do Conselho Técnico da Praticagem local (Associação, Empresa ou Comissão de Praticagem da área) sobre a adequabilidade do projeto proposto e as manobras entre navios e embarcações pretendidas;
- c) apresentar Parecer da Administração Portuária, quando a operação ocorrer dentro dos limites da Área do Porto Organizado (APO);
- d) no caso da operação de transbordo ocorrer com os navios ou embarcações atracadas em uma instalação portuária, deverá constar a capacidade de carga estrutural do atracadouro;
- e) quando o transbordo ocorrer na modalidade "fundeado", a CP/DL da jurisdição poderá exigir que a empresa responsável pela operação de transbordo mantenha uma embarcação dedicada no local da operação, durante todo o transcorrer da mesma, com pessoal qualificado para quaisquer intervenções de emergência;
- f) apresentar os Planos de Ação de Emergência (PAE) e de Emergência Individual (PEI);- apresentar estudo de navegação local, identificando as possíveis interferências com o tráfego marítimo no local da operação pretendida.
- g) no caso de operação em fundeio, o Armador do navio que estiver fundeado, deverá apresentar Laudo Técnico de Engenharia do sistema de fundeio, a ser emitido por Engenheiro Naval com a respectiva anotação de Responsabilidade Técnica (ART), atestando a capacidade e os esforços suportados pelo sistema de fundeio ativo (navio mãe ou o do navio de maior Porte Bruto), considerando o conjunto dos navios/embarcações amarrados ao navio mãe. Quando a operação envolver sistema de boias de amarração de embarcações, deverão ser observados os procedimentos previstos na NORMAM-303/DPC;

h) em relação aos equipamentos a serem utilizados, deverá ser apresentado o respectivo Certificado de Origem do Fabricante. No caso do uso de defensas pneumáticas, deverá ser informado o cálculo utilizado para escolha do uso adequado das defensas e seu embasamento técnico. Deverão ser mantidas, rigorosamente, as recomendações dos fabricantes de equipamentos com relação a certificação, testes, inspeções periódicas e manutenção, mantendo os respectivos registros atualizados;

i) em especial, no caso de transbordo de granéis sólidos, deverão ser observados os requisitos referentes ao Código Marítimo Internacional para Cargas Sólidas a Granel - Código IMSBC (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code) e suas emendas em vigor:

I) a empresa requerente deverá identificar se as cargas a serem transbordadas estão em consonância com as fichas do Apêndice 1 do Código IMSBC; e

II) os embarcadores de cargas sólidas sujeitas à liquefação, ou outros tipos de instabilidade, deverão ter os seus procedimentos de embarque e de controle de umidade aprovados pela DPC, de acordo com as prescrições do Código IMSBC e com os procedimentos constantes do Capítulo 5 da NORMAM-321/DPC.

j) deverá ser observada a necessidade quanto à sinalização náutica. Caso aplicável, cumprir o trâmite previsto na NORMAM-601/DHN;

k) quanto ao tráfego de navios ou embarcações envolvidos na operação de transbordo, a área de fundeio ou amarração deverá possuir profundidade segura para o calado de operação das embarcações envolvidas; e

l) recomenda-se fortemente a utilização de checklists para as etapas da operação de transbordo (pré-chegada/amarração, operação de transbordo e pré-saída).

Após o cumprimento satisfatório de todos os requisitos, a CP/DL emitirá a Autorização de Operação de Transbordo de Granéis Sólidos entre Embarcações, conforme modelo do anexo 5-J, com validade de até cinco anos. A autorização concedida à empresa requerente se refere, exclusivamente, à competência da Autoridade Marítima Brasileira no que concerne à segurança da navegação e ao ordenamento do tráfego aquaviário, não eximindo a mesma das obrigações perante os demais órgãos responsáveis pelo controle da atividade em questão, em especial do meio ambiente. A autorização poderá ser cancelada a qualquer momento, se constatados problemas operacionais que possam afetar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição ambiental.

Qualquer incidente ou acidente ocorrido durante a operação de transbordo (manobra de aproximação e amarração das embarcações, durante a transferência de carga, manobra de desamarração e saída das embarcações) deve ser comunicado imediatamente à CP/DL/AG da jurisdição.

Os navios graneleiros envolvidos nas operações de transbordo, com mais de dezoito anos de idade, autorizados a efetuar o carregamento de granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 t/m³, deverão manter a bordo a Declaração de Vistoria de Condição (DVC), sempre que estiver efetuando esse tipo de carregamento em portos e terminais nacionais, de acordo com o previsto nas NORMAM-201/DPC e NORMAM-203/DPC, conforme o caso.

A CP/DL poderá realizar inspeção naval prévia nas embarcações envolvidas na operação de transbordo.

A CP/DL estabelecerá os meios de comunicação com o Operador de Transbordo e os demais envolvidos na operação.

As embarcações envolvidas deverão cumprir os procedimentos de despacho previstos no Capítulo 1 desta norma. Medidas adicionais poderão ser exigidas pelas CP/DL, em função das especificidades da jurisdição, devendo constar essas medidas na NPCP/NPCF.

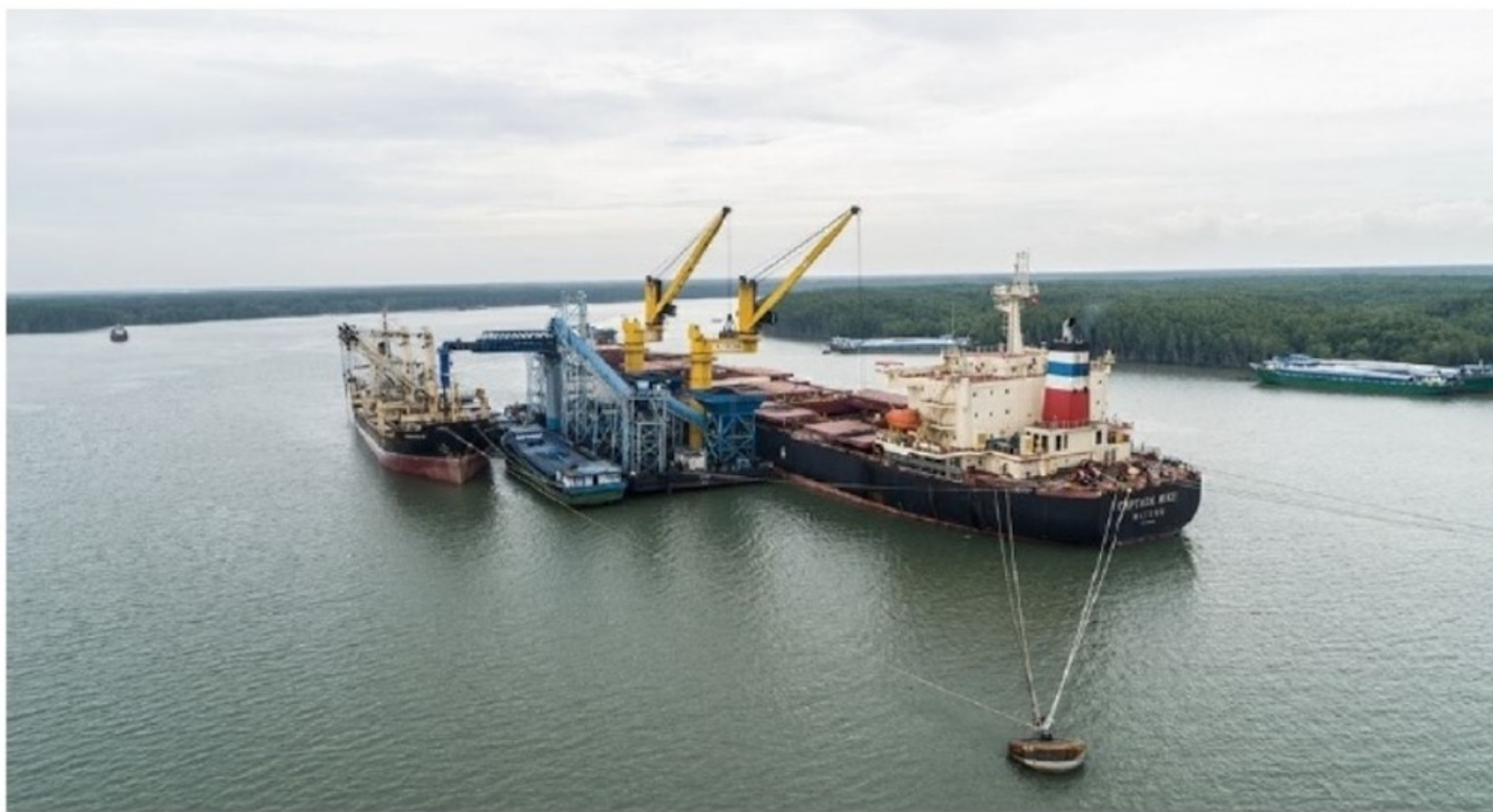


Figura 7 - Operação de transbordo com os navios amarrados em sistema de boias.

CAPÍTULO 6

HOMOLOGAÇÃO DE COMBOIOS FLUVIAIS

SEÇÃO I

INTRODUÇÃO

O presente capítulo tem o propósito de padronizar procedimentos visando ao processo de homologação de comboios fluviais, complementando as normas previstas na NORMAM-202/DPC (Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior).

6.1.INTRODUÇÃO

A importância da utilização dos rios navegáveis para escoamento de produtos de naturezas diversas vem aumentando significativamente, principalmente em decorrência do incremento na demanda da cadeia produtiva e da capacidade das empresas de navegação que neles operam.

Consequentemente, constata-se tanto um maior número de pedidos de operação de comboios fluviais quanto de solicitações de autorização para aumento das dimensões dos já existentes.

Assim, faz-se necessária a existência de diretrizes gerais, resguardando as especificidades locais e a discricionariedade das CP/DL/AG, para o estabelecimento de processos de autorização de alteração do dimensionamento e/ou composição dos comboios, por meio de procedimentos para homologação de comboios fluviais, que incluem os estudos de análise de risco, planos de gestão de risco, simulações e medidas de controle, dentre outras providências, abordadas neste capítulo.

SEÇÃO II

OPERAÇÃO DE COMBOIOS

6.2.OPERAÇÃO

De acordo com as peculiaridades e características de cada AJ, as regras específicas afetas ao dimensionamento e operação de comboios serão descritas nas NPCP/NPCF, baseadas nesta norma, levando em consideração as características geográficas, hidrográficas, ambientais e regras especiais das hidrovias, incluindo as medidas de controle.

SEÇÃO III

PLANO DE GESTÃO DE RISCO, ESTUDOS DE ANÁLISE DE RISCO, PLANO DE AÇÃO DE EMERGÊNCIAS E TIPOS DE SIMULAÇÃO PARA OPERAÇÃO DE COMBOIOS

6.3.PLANO DE GESTÃO DE RISCO PARA OPERAÇÃO DE COMBOIOS

Durante o processo de homologação, deverá ser apresentado, pelo interessado, um Plano de Gestão de Risco, elaborado por especialista em análise de riscos, que contemple elementos que balizem a operação segura dos comboios, de forma a mitigar os riscos identificados nos Estudos de Análise de Risco e prever o emprego dos recursos necessários previstos no Plano de Ação de Emergências.

6.4.ESTUDOS DE ANÁLISE DE RISCO (EAR)

Estudo do emprego operacional do comboio consistindo na identificação dos potenciais perigos, avaliando-se a frequência de ocorrência e o grau de severidade, fornecendo os subsídios necessários para a implementação de medidas mitigatórias para a redução e controle dos riscos.

A metodologia a ser empregada deverá considerar os principais riscos associados à navegação na região como, por exemplo, a limitação da largura e curvatura dos rios, pontos críticos potenciais de colisão com outros comboios/embarcações, localização de populações ribeirinhas, avarias nos sistemas de governo/propulsão/geração de energia do conjunto empurrador principal/barcaças e navegação noturna, quando aplicável.

A CP/DL/AG poderá, sempre que identifique um perigo não apontado pelo EAR, solicitar a revisão da análise apresentada, a fim de aperfeiçoar o seu processo de autorização para uma nova operação de comboio.

6.4.1. Para efeito desta norma, deverão ser utilizados os seguintes métodos, durante o EAR, dependendo do enquadramento do processo de homologação:

a) Método 1: método de análise qualitativa da GIS/IALA, ou similar, que considera a participação de diversos especialistas, tanto da área operacional da empresa como de outros atores envolvidos na operação, além da autoridade marítima e de outros participantes julgados necessários;

b) Método 2: método de análise FMEA, ou similar, que considera a participação de engenheiros, comandantes fluviários e outros especialistas julgados necessários; e

c) Método 3: método HAZID, ou similar, desenvolvido pela empresa interessada.

6.5. PLANO DE AÇÃO DE EMERGÊNCIAS (PAE)

Durante o processo de homologação de comboios, deverá ser apresentado pelo interessado um plano que estabeleça as diretrizes necessárias para a atuação em situações emergenciais que tenham potencial para causar acidentes ou incidentes de navegação.

6.6. TIPOS DE SIMULAÇÃO PARA OPERAÇÃO DE COMBOIOS FLUVIAIS

6.6.1. Como parte do processo de homologação, será exigido um dos seguintes tipos de simulação:

a) Simulação Virtual: é a simulação decorrente exclusivamente de modelos teóricos e matemáticos, compondo o Relatório Técnico Teórico Inicial para a proposta de homologação de novos comboios com dimensões acima das previstas em NPCF. É importante que os Relatórios Técnicos contemplem, no mínimo, as provas de parada brusca/parada de emergência, "zig-zag" e curva de giro/diâmetro tático relacionados aos passos críticos da via a ser operada;

b) Simulação Fast Time: é a realizada em simuladores que tenham a capacidade de retratar uma manobra já consolidada através do modelo dos comboios tipo fluvial que já naveguem em determinada hidrovia, ou seja, quando é sabido que determinada dimensão de comboio e seu conjunto de manobra passam em determinada via ou passo crítico. Deve ser apresentada quando do desenvolvimento de novos comboios com dimensões acima das previstas em NPCF, mas que sejam iguais as dos comboios tipo fluvial que já estejam operando em uma determinada hidrovia por meio de alguma autorização específica.

c) Simulação Real Time: é a realizada em simuladores que tenham a capacidade de retratar com maior realismo os cenários da hidrovia ou via navegável a ser estudada, permitindo que as manobras sejam melhores visualizadas durante a navegação, como por exemplo, o comportamento do comboio fluvial proposto nos pontos críticos dos rios e hidrovias. Deve ser apresentada quando do desenvolvimento de comboios com dimensões acima do previsto em NPCF e que também sejam superiores as dos comboios tipo fluvial que já estejam operando em uma determinada hidrovia por meio de alguma autorização específica.

A simulação deverá ser acompanhada por Representante/Agente da AM e contar com representantes de todos os meios envolvidos na dinâmica da manobra.

SEÇÃO IV

PROCEDIMENTOS GERAIS PARA HOMOLOGAÇÃO DE COMBOIOS

6.7. COMBOIOS COM DIMENSÕES MENORES OU IGUAIS AO PREVISTO EM NPCP/NPCF

Não há ações para homologação de comboios cujas dimensões estejam dentro dos limites estipulados em NPCP/NPCF.

6.7.1. Nestes casos, é responsabilidade do operador:

a) manter as embarcações do conjunto certificadas e com os requisitos específicos para comboios previstos em NPCP/NPCF cumpridos; e

b) dimensionar, adequadamente, a potência propulsiva e o tipo de governo, respeitando as eventuais especificações mínimas existentes em NPCP/NPCF.

6.8. COMBOIOS COM DIMENSÕES MAIORES DO QUE AS PREVISTAS EM NPCP/NPCF, PORÉM MENORES QUE AS DE COMBOIOS COM OPERAÇÃO JÁ AUTORIZADA

Esta situação representa o caso em que haja interesse da operação de um comboio que possua alguma de suas dimensões acima da prevista em NPCP/NPCF, porém menores que as de comboios que já estejam autorizados a operar em determinada hidrovia.

6.8.1. O interessado deverá apresentar à CP/DL/AG da jurisdição da hidrovia, duas vias originais dos seguintes documentos:

a) Requerimento ao Capitão dos Portos, Delegado ou Agente;

b) Relatório Técnico Teórico Inicial: relatório técnico da simulação virtual, baseado somente em modelos teóricos e matemáticos, desenvolvido por instituto de comprovada capacidade técnica, o qual deverá abordar os parâmetros teóricos estimados para a capacidade operacional do rebocador/empurrador e do conjunto de barcas/balsas para o qual servirá de tração. Por conseguinte, o referido relatório deverá indicar a tração teórica mínima do empurrador, além de elencar dados da modelagem matemática que devem atestar que os parâmetros de "zig-zag", diâmetros táticos e parada brusca tenham, no mínimo, a mesma capacidade de manobra do comboio já em operação;

c) Arranjo geral do rebocador/empurrador assinado por Engenheiro Naval;

d) Arranjo geral das barcas/balsas assinado por Engenheiro Naval;

e) Plano de Gestão de Risco aplicado ao tipo de comboio estudado e que será operado pela empresa. Compõe este Plano o EAR (método 3) e o PAE;

f) Documentação fotográfica com, ao menos, duas fotografias do rebocador/ empurrador e das barcas/balsas, que permita uma visão clara do conjunto;

g) ART dos engenheiros responsáveis pela obra;

h) No caso de emprego de rebocador, apresentar o certificado de tração estática emitido pela Sociedade Classificadora atestando, no mínimo, a tração indicada no Relatório Técnico Inicial;

i) No caso de emprego de empurrador, apresentar uma declaração, assinada por Engenheiro Naval, que ateste que a tração estática é no mínimo igual a indicada no Relatório Técnico Inicial;

j) GRU com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), nos valores constantes no anexo 3-B desta norma, referente ao serviço de análise do processo e emissão de parecer; e

k) No caso do Relatório Técnico Teórico Inicial ser considerado satisfatório, também deve ser realizado o teste prático do comboio (viagem teste) e, caso necessário, eventuais inspeções para o referido teste. Neste caso, a GRU e o comprovante de pagamento referente às eventuais inspeções a serem realizadas durante a viagem deverão ser entregues pelo interessado à CP/DL/AG somente quando confirmada as inspeções que ocorrerão durante uma viagem teste.

6.8.2. Após análise do processo, e se aprovado, o requerimento será despachado e devolvido ao interessado, com o parecer provisório da CP/DL/AG, cabendo-lhe cumprir as seguintes providências, além de outras porventura estabelecidas:

a) apresentar o cronograma do comboio para a viagem teste;

b) propor a logística para os IN que participarão da viagem teste;

c) apresentar o programa de eventos para a operação do comboio, incluindo: suspender, desamarração, local para a realização do "zig-zag", do diâmetro tático, da parada brusca e de emergências estabelecidas no PAE, que possam ser verificadas pelos IN; e

d) outras informações, situações e manobras julgadas de interesse para análise da questão.

Cumpridas essas providências, a CP/DL/AG emitirá uma Portaria autorizando a viagem teste solicitada.

Após a viagem teste, será apresentado um relatório final pelos IN e, sendo os testes considerados satisfatórios, será emitido o parecer definitivo pela CP/DL/AG, credenciando o interessado à operação com o comboio.

A CP/DL/AG oficializará a autorização da operação do comboio em ato administrativo julgado pertinente e incorporará o novo comboio tipo em NPCP/NPCF.

6.9.COMBOIOS COM DIMENSÕES MAIORES DO QUE AS PREVISTAS EM NPCP/NPCF PORÉM IGUAIS AS DE COMBOIOS COM OPERAÇÃO JÁ AUTORIZADA

Esta situação representa os casos em que haja interesse da operação de um comboio fluvial que possua alguma de suas dimensões acima do previsto em NPCP/NPCF, porém iguais as de comboios que já estejam autorizados a operar em determinada hidrovia.

6.9.1.O interessado deverá apresentar à CP/DL/AG da jurisdição da hidrovia, duas vias originais dos seguintes documentos:

a) Requerimento ao Capitão dos Portos, Delegado ou Agente;

b) Relatório Técnico Teórico Inicial - relatório técnico da simulação virtual, baseado somente em modelos teóricos e matemáticos, desenvolvido por instituto de comprovada capacidade técnica, o qual deverá abordar os parâmetros teóricos estimados para a capacidade operacional do rebocador/empurrador e do conjunto de barcas/balsas para o qual servirá de tração. Por conseguinte o referido relatório deverá indicar a tração teórica mínima do empurrador, além de elencar dados da modelagem matemática que devem

atestar que os parâmetros de "zig-zag", diâmetros táticos e parada brusca tenham, no mínimo, a mesma capacidade de manobra do comboio já em operação;

c) Arranjo geral do rebocador/empurrador - assinado por Engenheiro Naval;

d) Arranjo geral das barcas/balsas - assinado por Engenheiro Naval;

e) Plano de Gestão de Risco aplicado ao tipo de comboio estudado e que será operado pela empresa. Compõe este Plano o EAR (método 2) e o PAE;

f) Simulação Fast Time abrangendo os principais pontos críticos da via, que deverão ser apresentados à CP/DL/AG e por ela ratificados, demonstrando que o comboio proposto cumpre, no mínimo, os mesmos parâmetros dos comboios que já operam naquela hidrovia;

g) Documentação fotográfica com, ao menos, duas fotografias do rebocador/ empurrador e das barcas, que permita uma visão clara do conjunto;

h) ART dos engenheiros responsáveis pela obra;

i) No caso de emprego de rebocador, apresentar o certificado de tração estática emitido pela Sociedade Classificadora atestando, no mínimo, a tração indicada no Relatório Técnico Inicial;

j) No caso de emprego de empurrador, apresentar uma declaração, assinada por Engenheiro Naval, que ateste que a tração estática é no mínimo igual a indicada no Relatório Técnico Inicial;

k) GRU com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), nos valores constantes no anexo 3-B desta norma, referente ao serviço de análise do processo e emissão de parecer; e

l) No caso do Relatório Técnico Teórico Inicial ser considerado satisfatório, também deve ser realizado o teste prático do comboio (viagem teste) e, caso necessário, eventuais inspeções para o referido teste. Neste caso, a GRU e o comprovante de pagamento referente às eventuais inspeções a serem realizadas durante a viagem deverão ser entregues pelo interessado à CP/DL/AG somente quando confirmada as inspeções que ocorrerão durante uma viagem teste.

6.9.2. Após análise do processo, e se aprovado, o requerimento será despachado e devolvido ao interessado, com o parecer provisório da CP/DL/AG, cabendo-lhe cumprir as seguintes providências, além de outras porventura estabelecidas:

a) apresentar o cronograma do comboio para a viagem teste;

b) propor a logística para os IN que participarão da viagem teste;

c) apresentar o programa de eventos para a operação do comboio, incluindo: suspender, desamarração, local para a realização do "zig-zag", do diâmetro tático, da parada brusca e de emergências estabelecidas no PAE, que possam ser verificadas pelos IN; e

d) outras informações, situações e manobras julgadas de interesse para análise da questão.

Cumpridas essas providências, a CP/DL/AG emitirá uma Portaria autorizando a viagem teste solicitada.

Após a viagem teste, será apresentado um relatório final pelos IN e, sendo os testes considerados satisfatórios, será emitido o parecer definitivo pela CP/DL/AG, credenciando o interessado à operação com o comboio.

A CP/DL/AG oficializará a autorização da operação do comboio em ato administrativo julgado pertinente e incorporará o novo comboio tipo em NPCP/NPCF.

6.10. COMBOIOS COM DIMENSÕES MAIORES DO QUE AS PREVISTAS EM NPCP/NPCF E DO QUE AS DE COMBOIOS COM OPERAÇÃO JÁ AUTORIZADA

Esta situação representa os casos em que haja interesse da operação de um comboio que possua alguma de suas dimensões acima do previsto em NPCP/NPCF, bem como acima que as dos comboios que já estejam autorizados a operar em determinada hidrovia.

6.10.1. O interessado deverá apresentar à CP/DL/AG da jurisdição da hidrovia, duas vias originais dos seguintes documentos:

a) Requerimento ao Capitão dos Portos, Delegado ou Agente;

b) Relatório Técnico Teórico Inicial: relatório técnico da simulação virtual, baseado somente em modelos teóricos e matemáticos, desenvolvido por instituto de comprovada capacidade técnica, o qual deverá abordar os parâmetros teóricos estimados para a capacidade operacional do rebocador/empurrador e do conjunto de barcas/balsas para o qual servirá de tração. Por conseguinte o referido relatório deverá indicar a tração teórica mínima do empurrador, além de elencar dados da modelagem matemática que devem atestar que os parâmetros de "zig-zag", diâmetros táticos e parada brusca tenham, no mínimo, a mesma capacidade de manobra do comboio tipo fluvial da via;

c) Arranjo Geral do Rebocador/Empurrador assinado por Engenheiro Naval;

d) Arranjo Geral das Barcas/Balsas assinado por Engenheiro Naval;

e) Plano de Gestão de Risco aplicado ao tipo de comboio estudado e que será operado pela empresa. Compõe este Plano o EAR (método 1) e o PAE;

f) Simulação Real Time abrangendo os principais pontos críticos da via, que deverão ser apresentados à CP/DL/AG e por ela ratificados, demonstrando que o comboio proposto cumpre, no mínimo, os mesmos parâmetros dos comboios que já operam naquela hidrovia. É recomendável a participação do Representante e Agente da AM e de todas as outras partes envolvidas na dinâmica da manobra.

g) Documentação fotográfica com, ao menos, duas fotografias do rebocador/ empurrador e das barcas, que permita uma visão clara do conjunto;

h) ART dos engenheiros responsáveis pela obra;

i) No caso de emprego de rebocador, apresentar o certificado de tração estática emitido pela Sociedade Classificadora atestando, no mínimo, a tração indicada no Relatório Técnico Inicial;

j) No caso de emprego de empurrador, apresentar uma declaração, assinada por Engenheiro Naval, que ateste que a tração estática é no mínimo igual a indicada no Relatório Técnico Inicial;

k) GRU com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), nos valores constantes no anexo 3-B desta norma, referente ao serviço de análise do processo e emissão de parecer; e

l) No caso do Relatório Técnico Teórico Inicial ser considerado satisfatório, também deve ser realizado o teste prático do comboio (viagem teste) e, caso necessário, eventuais inspeções para o referido teste. Neste caso, a GRU e o comprovante de pagamento referente às eventuais inspeções a serem realizadas durante a viagem deverão ser entregues pelo interessado à CP/DL/AG somente quando confirmada as inspeções que ocorrerão durante uma viagem teste.

6.10.2. Após análise do processo, e se aprovado, o requerimento será despachado e devolvido ao interessado, com o parecer provisório da CP/DL/AG, cabendo-lhe cumprir as seguintes providências, além de outras porventura estabelecidas:

a) apresentar o cronograma do comboio para a viagem teste;

b) propor a logística para os IN que participarão da viagem teste;

c) apresentar o programa de eventos para a operação do comboio, incluindo: suspender, desamarração, local para a realização do "zig-zag", do diâmetro tático, da parada brusca e de emergências estabelecidas no PAE, que possam ser verificadas pelos IN; e

d) outras informações, situações e manobras julgadas de interesse para análise da questão.

Cumpridas essas providências, a CP/DL/AG emitirá uma Portaria autorizando a viagem teste solicitada.

Após a viagem teste, será apresentado um relatório final pelos IN e, sendo os testes considerados satisfatórios, será emitido o parecer definitivo pela CP/DL/AG, credenciando o interessado à operação com o comboio.

A CP/DL/AG oficializará a autorização da operação do comboio em ato administrativo julgado pertinente e incorporará o novo comboio tipo em NPCP/NPCF.

SEÇÃO V

MEDIDAS DE CONTROLE

6.11.MEDIDAS DE CONTROLE

6.11.1. As CP/DL/AG poderão, complementarmente, adotar e incluir em suas NPCP/NPCF providências que visem aumentar a segurança da navegação por ocasião do tráfego de comboios, em suas respectivas AJ, incluindo:

a) Rebocadores/Empurradores Auxiliares:

Visando à redução dos riscos associados, o rebocador auxiliar pode atuar avante do comboio visando ao ordenamento do tráfego em determinada região crítica, procurando diminuir o tempo de atraso para desobstrução da via. Colateralmente, pode também ser utilizado para auxiliar um comboio que apresente alguma situação de emergência, como avaria de governo e/ou propulsão, empregando sua capacidade de governo e frenagem para abarrancar ou, em última instância, limitar o impacto de abalroamento, colisão ou encalhe.

À luz das particularidades locais e das características de navegação na região, a CP/DL/AG pode avaliar ser adequada a utilização de empurradores auxiliares. Nestes casos, o parâmetro de força de tração estática (bollard-pull), independente do seu tipo de propulsão, pode ser utilizado como referência para autorização do uso deste, uma vez que permite identificar o efetivo momento gerado pela força de tração estática disponível e se a mesma será capaz de auxiliar os comboios em situações de emergência.

Destaca-se que este parâmetro está restrito à efetividade das forças geradas pelo empurrador. Outras condições podem ser avaliadas pelo CP/DL/AG no que se refere ao emprego de empurradores de propulsão convencional ou azimutal, tais como número de eixos e características do casco da embarcação.

Em situações em que a CP/DL/AG julgue que as características do casco do empurrador não permitem assegurar que sua propulsão convencional seja suficiente para evitar o seu próprio emborcamento, durante uma manobra de emergência, uma análise de aceitabilidade do emprego desse tipo de propulsão pode ser necessária, avaliando, assim, os riscos envolvidos.

Caso pertinente, a CP/DL/AG pode solicitar às empresas que desejem o emprego de empurradores auxiliares de propulsão convencional, um estudo técnico que demonstre ser baixo o risco supracitado ou medidas de controle que reduzam o risco identificado,

incluindo, caso necessária, a utilização de ferramentas de simulação.

Considerando que o emprego de rebocadores/empurradores auxiliares já é uma das medidas mitigatórias para a redução e o controle dos riscos associados à navegação de comboios em rios, não é necessário que haja simulações e análise de risco específicas para os mesmos.

A CP/DL/AG, à luz dos critérios de adequabilidade e exequibilidade, podem solicitar que os rebocadores/empurradores auxiliares façam parte das simulações do comboio tipo fluvial como mais um meio envolvido na operação.

Excetua-se dos casos de dispensa de apresentação de simulações e de análise de riscos específicas, as situações de emprego de empurradores auxiliares de propulsão convencional em que o CP/DL/AG julgue não possuírem características de casco que permitam a operação segura durante as manobras de apoio a emergência.

b) O limite de calado em trechos críticos da navegação;

c) A limitação da navegação de comboios à determinadas épocas do ano, em virtude do regime dos rios;

d) O emprego de embarcação auxiliar, possuindo capacidade para rápida locomoção entorno do comboio, de forma a propiciar uma coordenação do tráfego em vias estreitas; e

e) O recebimento da posição e intenção de manobra do comboio em intervalo de tempo julgado adequado.

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-A



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



NOTIFICAÇÃO DE PREVISÃO DE CHEGADA

(Notice of Arrival)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):		DUV:
Dados da Previsão (Data of Arrival)		
Porto de Chegada (Port of Arrival):		Data/Hora de Previsão de Chegada (Estimated Date-Time of Arrival):
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)		
Nome da Embarcação (Vessel's Name):	Tipo de Embarcação (Vessel's Type):	Bandeira (Flag):
Nº IMO (IMO Number):	IRIN (Call Sign):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil Maritime Authority Number):
Ano de Construção (Build Year):	Arqueação Bruta (Gross Tonnage):	Possui Heliponto? (Helideck Facilities Fitted?) () Sim (Yes) () Não (No)
Calado à Vante (Forward's Draft): Calado à Ré (Aft's Draft):		Armador (Owner):
Sociedade Classificadora (Vessel' Classification Society):		Afretador (Charterer):
Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)		
Nome (Name):		
CNPJ/CPF:		Telefone (Phone):
Endereço (Address):		E-mail:

ANEXO 1-A

Informações Complementares (Complementary Information)			
Data da Última Inspeção Port State Control/ Flag State Control (Date of Last Inspection): ____/____/____ País da Inspeção (Country of Inspection):		Data de Validade da Declaração de Conformidade (Statement of Compliance Valid Until): ____/____/____ Data de Validade da Declaração Provisória (Provisional Statement Valid Until): ____/____/____	
Deficiências a serem retificadas neste porto? (Deficiencies to be rectified at this Port?) () Sim (Yes) () Não (No)			
Trata-se de navio graneleiro ou navio combinado (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que irá carregar granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 ton/m³? (Is the ship's type identified as a BULK CARRIER or ORE-OIL CARRIER or ORE-BULK-OIL CARRIER, with 18 years old or over, which will carry solid bulk with density equal or over than 1,78 ton/m³?) () Sim (Yes) () Não (No)			
Transporta Carga Perigosa das Classes 1 e/ou 7 do Código IMDG (Conveyance of Dangerous Cargo – Classes 1 and/or 7 of IMDG Code): () Sim (Yes) () Não (No) Caso afirmativo, informar (If affirmative, inform as follows):			
Nome do Produto (Product's Name):	Nº IMO do Produto (IMO nr.):	Porto de Carregamento (Port of Load):	Porto de Descarga (Port of Discharge):
Observações (Remarks)			

ANEXO 1-A

Últimos cinco Portos Visitados <i>(Last five Ports Visited)</i>		
Nome do Porto de Origem <i>(Name of Last Port):</i>	País de Origem <i>(Last Country):</i>	Data de Partida <i>(Date of Departure):</i>

Estou ciente de que responderei administrativa, civil e penalmente pelos eventuais dados incorretos constantes da presente declaração.
(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

Local *(Place)*

, em de de

Data *(Date)*

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

ANEXO 1-B



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



DECLARAÇÃO GERAL DE ENTRADA

(General Entry Declaration)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):		DUV:
Dados da Estadia (Data of Call)		
Porto de Chegada (Port of Arrival):	Data/Hora de Chegada (Date-Time of Arrival):	
Porto de Origem (Last Port):	Posição no Porto (Berth or Anchorage):	
Porto de Destino (Port of Destination):	Data/Hora Estimada de Saída (Estimated Date-Time of Departure):	
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)		
Nome da Embarcação (Vessel's Name):	Tipo de Embarcação (Vessel's Type):	Bandeira (Flag):
Nº IMO (IMO Number):	IRIN (Call Sign):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil Maritime Authority Number):
Ano de Construção (Build Year):	Arqueação Bruta (Gross Tonnage):	Arqueação Líquida (Net Tonnage):

- 1-B-1 -

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-B

Tonelagem Porte Bruto (DWT):		Possui Heliponto? (Helideck Facilities Fitted?) () Sim (Yes) () Não (No)
Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM) ou Certificado de Registro (Certificate of Registry) Nº de Registro (Official Number): Porto de Registro (Port of Registry): Data do Registro (Date of Registry): ____/____/____		
Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)		
Nome (Name):		
CNPJ/CPF:	Telefone (Phone):	
Endereço (Address):	E-mail:	
Informações Complementares (Complementary Information)		
Data da Última Inspeção Port State Control / Flag State Control (Date of Last Inspection): ____/____/____	Data de Validade da Declaração de Conformidade (Statement of Compliance Valid Until): ____/____/____	
País da Inspeção (Country of Inspection):	Data de Validade da Declaração Provisória (Provisional Statement Valid Until): ____/____/____	
Deficiências a serem retificadas neste porto? (Deficiencies to be rectified at this Port?) () Sim (Yes) () Não (No)		
Trata-se de navio graneleiro ou navio combinado (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que irá carregar granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 ton/m³? (Is the ship's type identified as a BULK CARRIER or ORE-OIL CARRIER or ORE-BULK-OIL CARRIER, with 18 years old or over, which will carry solid bulk with density equal or over than 1,78 ton/m³?)		

- 1-B-2 -

ANEXO 1-B

() Sim (Yes) () Não (No)				
Transporta Carga Perigosa das Classes 1 e/ou 7 do Código IMDG (Conveyance of Dangerous Cargo – Classes 1 and/or 7 of IMDG Code):				
() Sim (Yes) () Não (No)				
Observações (Remarks)				

Lista de Tripulantes (Crew List)				
Nº de Tripulantes – incluindo o Comandante (Number of crew – including Master):		Nome do Comandante (Name of Master):		
Nome completo (Full name):	Grau ou Função (Rank or Rating):	Nacionalidade (Nationality):	Data de nascimento (Date of birth):	CIR (*) ou Passaporte (CIR or Passport):

(*) CIR – Caderneta de Inscrição e Registro – Preencher com o Nº de inscrição do Aquaviário (Number of Brazilian Seaman’s Passport)

- 1-B-3 -

ANEXO 1-B

Lista de Passageiros (Passenger List)				
Nº de Passageiros (Number of Passenger):				
Nome completo (Full name):	Nacionalidade (Nationality):	Data de nascimento (Date of birth):	Tipo de Documento (Document Type):	Nº do Documento (Document Nº):

Informações sobre Água de Lastro (Ballast Water Information)			
I. A embarcação possui Certificado de Isenção? (Does the vessel have an Exemption Certificate?)	() Sim (Yes)	() Não (No)	Caso afirmativo, anexar o Certificado de Isenção. (If affirmative, attach the Exemption Certificate)
II. Houve deslastro na chegada ao porto? (Was there deballasting on arrival at the port?)	() Sim (Yes)	() Não (No)	Caso afirmativo, responder a próxima pergunta. (If affirmative, answer the next question)
III. A embarcação possui Sistema de Tratamento de Água de Lastro? (Does the vessel have a Ballast Water Management System?)	() Sim (Yes)	() Não (No)	Caso afirmativo, anexar o Certificado de Tipo Aprovado e preencher o QUADRO, exceto itens 8 e 10. (If affirmative, attach the Type Approval Certificate and fill the frame, except items 8 and 10)
IV. A embarcação é oriunda de porto estrangeiro ou navegou entre portos/terminais conforme previsto no item 3.1 da NORMAM-401? (Is the vessel coming from foreign port or sailing between ports/terminals in accordance with item 3.1 of NORMAM-401?)	() Sim (Yes)	() Não (No)	Caso afirmativo, preencher o QUADRO, exceto item 3. (If affirmative, fill the frame, except item 3) Caso negativo, preencher QUADRO, exceto itens 3, 8 e 10. (If negative, fill the frame, except items 3, 8 and 10)

- 1-B-4 -

ANEXO 1-B

QUADRO DE INFORMAÇÕES SOBRE ÁGUA DE LASTRO (BALLAST WATER INFORMATION TABLE)

Informações da Embarcação (Vessel Information)		
1 - Informações sobre os Tanques de Lastro (1 - Information on Ballast Tanks)	Nº Total de Tanques de Lastro a Bordo (Total number of Ballast Tanks on Board):	
	Capacidade Total de Água de Lastro – m³ (Total Ballast Water Capacity – m³):	
2 - Informações sobre o Gerenciamento da Água de Lastro (2 - Information on Ballast Water Management Plan)	Existe a Bordo o Plano de Gerenciamento de Água de Lastro? (Is there a Ballast Water Management Plan on Board?)	() Sim (Yes) () Não (No)
	O Plano de Gerenciamento de Água de Lastro foi implementado? (Was the Ballast Water Management Plan Implemented?)	() Sim (Yes) () Não (No)
3 - Informações sobre o Sistema de Tratamento de Água de Lastro (3 - Information on Ballast Water Management System -BWMS)	Nome Comercial (System's Trade Name):	Fabricante (Manufacturer):
	Data da Instalação (Installation Date):	___/___/___
4 - Certificado Internacional de Gestão de Água de Lastro (4- International Ballast Water Management Certificate)	A embarcação possui Certificado Internacional de Gestão de Água de Lastro? (Does the vessel has an International Ballast Water Management Certificate?)	() Sim (Yes) () Não (No)
	Validade do Certificado Internacional de Gestão de Água de Lastro. (International Ballast Water Management Certificate's Expiration Date).	___/___/___
Informações da Viagem (Voyage Information)		

- 1-B-5 -

ANEXO 1-B

5 - Informações sobre o Lastro (5 - Ballast Information)						Nº de Tanques em Lastro (Number of Tanks in Ballast):									
						Total de Água de Lastro a bordo – m³ (Total Ballast Water on Board – m³):									
6 - Tanques deslastrados neste porto (*) (6 - Deballasting Tanks in this port)	7 – Informações sobre a origem da Água de Lastro (6 - Ballast Water Source Information)					8 – Informações sobre a Troca da Água de Lastro (8 - Ballast Water Exchange Information)						9 – Informações sobre a Descarga da Água de Lastro (9 - Ballast Water Discharge Information)			
	Data (Date) dd/mm/yy	Porto ou Lat/Long (Port or Lat/Long)	Volume (m³)	Temp (°C)	Salinidade (Salinity)	Data (Date) dd/mm/yy	Lat/Long – Ponto Final (Lat/Long - Endpoint)	Volume (m³)	% de Troca (% Exchange)	Profund. Local - m (Local Depth)	Método (**) (Method)	Data (Date) dd/mm/yy	Porto ou Lat/Long (Port or Lat/Long)	Volume (m³)	Salinidade (Salinity)
(*) Listar separadamente os diversos tanques. Código para Tanques de Água de Lastros: Tanque de Colisão AV = FP / Tanque de Colisão AR = AP / Duplo Fundo = DB / Lateral = WT / Lateral Superior = TS / Porão = CH / Outros – O (*) List multiple sources per tank separately. Codes for Ballast Water Tanks: Forepeak = FP / Aftpeak = AP / Double Bottom = DB / Wing = WT / Topside = TS / Cargo Hold = CH / Other – O (**) Método de Troca: Diluição (1) / Fluxo Contínuo (2) / Sequencial (3) (**) Exchange Method: Dilution (1) / Flow Through (2) / Empty/Refill (3)															
10 - Informações Adicionais (10 - Additional Information)															

- 1-B-6 -

ANEXO 1-B

Nº de Tanques <u>com</u> Troca de Água de Lastro <i>(Number of Tanks with Ballast Water Exchange)</i> :
Nº de Tanques <u>sem</u> Troca de Água de Lastro <i>(Number of Tanks without Ballast Water Exchange)</i> :
Se não houve troca da Água de Lastro dos tanques deslastrados, indicar outra(s) ação(ões) de controle efetuada(s) <i>(If exchanges were not conducted, state other control action(s) taken):</i>
Se não tiver sido efetuada nenhuma, indicar porque não <i>(If no action was taken, state why not):</i>

Estou ciente de que responderei administrativa, civil e penalmente pelos eventuais dados incorretos constantes da presente declaração.
(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

Local *(Place)*

, em de de

Data *(Date)*

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-C



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 PARA O PRÓXIMO PORTO

(Request of Clearance to the next Port)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):		DUV:	
Dados da Estadia (Data of Call)			
Porto de Partida (Port of Departure):		Data/Hora Estimada de Saída (Estimated Date-Time of Departure):	
Posição no Porto (Berth or Anchorage):		Porto de Destino (Port of Destination):	
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)			
Nome da Embarcação (Vessel's Name):	Tipo de Embarcação (Vessel's Type):	Bandeira (Flag):	
Nº IMO (IMO Number):	IRIN (Call Sign):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil Maritime Authority Number):	
Ano de Construção (Build Year):	Arqueação Bruta (Gross Tonnage):	Arqueação Líquida (Net Tonnage):	
Tonelagem Porte Bruto (DWT):		Possui Heliponto? (Helideck Facilities Fitted?) () Sim (Yes) () Não (No)	
Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM) ou Certificado de Registro (Certificate of Registry) Nº de Registro (Official Number): Porto de Registro (Port of Registry): Data do Registro (Date of Registry): ____/____/____			
Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)			

ANEXO 1-C

Nome (Name):																											
CNPJ/CPF:		Telefone (Phone):																									
Endereço (Address):		E-mail:																									
Informações Complementares (Complementary Information)																											
Trata-se de navio graneleiro ou navio combinado (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que irá carregar granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 ton/m³? (Is the ship's type identified as a BULK CARRIER or ORE-OIL CARRIER or ORE-BULK-OIL CARRIER, with 18 years old or over, which will carry solid bulk with density equal or over than 1,78 ton/m³?) () Sim (Yes) () Não (No)																											
Transporta Carga Perigosa das Classes 1 e/ou 7 do Código IMDG (Conveyance of Dangerous Cargo – Classes 1 and/or 7 of IMDG Code): () Sim (Yes) () Não (No) Caso afirmativo, informar (If affirmative, inform as follows): <table><tr><th>Nome do Produto (Name of the Substance):</th><th>Nº IMO do Produto (IMO nr.):</th><th>Porto de Carregamento (Port of Load):</th><th>Porto de Descarga (Port of Discharge):</th></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>				Nome do Produto (Name of the Substance):	Nº IMO do Produto (IMO nr.):	Porto de Carregamento (Port of Load):	Porto de Descarga (Port of Discharge):																				
Nome do Produto (Name of the Substance):	Nº IMO do Produto (IMO nr.):	Porto de Carregamento (Port of Load):	Porto de Descarga (Port of Discharge):																								
Documentos Anexados (Attached Documents)																											
Observações (Remarks)																											
Tarifa de Utilização de Faróis - TUF (Maritime Lights Utilization Tariff)																											

ANEXO 1-C

1) A embarcação está isenta da TUF? <i>(The vessel is exempt of TUF?)</i> () Sim (Yes) () Não (No)	Caso afirmativo, informar <i>(If affirmative, inform as follows):</i> Código do Navio (Vessel's Code): Código da Escala (Call Code): Motivo da Isenção (Exempt Motive):
2) Houve pagamento da TUF na presente escala? <i>(Is there payment of TUF in this call?)</i> () Sim (Yes) () Não (No)	Caso afirmativo, informar <i>(If affirmative, inform as follows):</i> Nº do Documento (Document nr.): Data do Vencimento (Expire date): Valor do Documento (Value of the document):
3) Se a TUF não foi paga conforme afirmado no item 2 acima, e de acordo com o previsto na NORMAM-801/DHN, declaro o seguinte Termo de Compromisso de Pagamento da TUF <i>(If TUF wasn't paid as stated in item 2 above, and as per described in NORMAM-801/DHN, I declare the following Term of Commitment):</i> Pelo presente Termo, assumo o compromisso de efetuar o recolhimento da TUF referente à embarcação e ao Processo de Despacho acima discriminado, no próximo dia útil, utilizando para a conversão cambial, a taxa de fechamento do dólar (americano) comercial de venda, praticada no dia útil anterior, informada pelo Banco Central do Brasil <i>(By this Term, I agree to the commitment to pay the TUF regarding this vessel and the process of clearance above described, at the first weekday, using for Exchange conversion, the rate of commercial american dollar of sale, used at the previous weekday, informed by Brazil Central Bank).</i>	

Lista de Tripulantes (Crew List)				
Houve alteração de tripulantes em relação aos dados informados na Lista de Tripulantes da Declaração Geral de Entrada? <i>(Is there any crew change as for that informed in the Crew List of General Entry Declaration?)</i> Caso negativo, não há necessidade de informar novos dados da tripulação. <i>(If negative, it's not necessary to inform new crew data.)</i> () Sim (Yes) () Não (No)				
Nº de Tripulantes – incluindo o Comte <i>(Number of crew – including Master):</i>		Nome do Comandante (Name of Master):		
Nome completo <i>(Full name):</i>	Grau ou Função <i>(Rank or Rating):</i>	Nacionalidade <i>(Nationality):</i>	Data de nascimento	CIR (*) ou Passaporte <i>(CIR or Passport):</i>

ANEXO 1-C

			(Date of birth):	

[*] CIR – Caderneta de Inscrição e Registro – Preencher com o Nº de inscrição do Aquaviário
(Number of Seaman’s Passport)

Lista de Passageiros (Passenger List)

Houve alteração de passageiros em relação aos dados informados na Lista de Passageiros da Declaração Geral de Entrada? (Is there any passenger change as for that informed in the Passenger List of General Entry Declaration?)
Caso negativo, não há necessidade de informar novos dados de passageiros. (If negative, it’s not necessary to inform new passanger data.)
() Sim (Yes) () Não (No)

Nº de Passageiros (Number of Passenger):

Nome completo (Full name):	Nacionalidade (Nationality):	Data de nascimento (Date of birth):	Tipo de Documento (Document Type):	Nº do Documento (Document Nº):

Em face ao disposto na legislação em vigor, solicitamos a V. Sa. que seja fornecido
(In accordance with law in force, we apply for):

(The Request of Clearance for revalidation is destined the issue of a new Outgoing Pass to the Next Port. In this case, it must be informed the reason of failure to meet the deadline to departure established in previous Outgoing Pass – fulfill the field below.)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-D



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



PASSE DE SAÍDA PARA O PRÓXIMO PORTO

(Outgoing Pass To Next Port)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):	DUV:
Agente da Autoridade Marítima – CP/DL/AG (Harbourmaster's Office):	Suspender até as (Departure until – Time-Date) _____ horas do dia ____/____/____
De acordo com as Normas da Autoridade Marítima, concede-se Passe de Saída à embarcação (According to the Maritime Regulation, this Outgoing Pass is granted to the vessel)	
_____, de bandeira _____ (Vessel's Name) (flying the flag of)	
tendo como Comandante o Sr. (having as Captain Mr.)	
válido para empreender viagem até o Porto de _____ (valid to proceed to)	
Observações (Remarks)	
1) Este Passe de Saída deverá ser apresentado à autoridade competente do primeiro porto em que haja Consulado, Capitania dos Portos ou organização militar subordinada após a embarcação ter chegado no porto. (This pass is to be presented to the competent authority of the first harbour where there is a Consulate, a Harbourmaster Office or a subordinate military department, after the arrival of the vessel at such harbour.) 2) Embarcações de bandeira estrangeira deverão requerer ao OD o formulário SISTRAM, em inglês, que estabelece quais mensagens a embarcação mercante deverá enviar ao CISMAR para que seja feito o acompanhamento da cinemática da embarcação mercante. (Foreign vessel shall ask the Harbourmaster Office for the SISTRAM form written in English. This form presents which messages must be sent to CISMAR in order to have ship's movements correctly plotted.) 3) Nos casos em que a Autoridade Marítima autorizar o transporte, normalmente rebocado, de casco de embarcação para o exterior, o OD considerará somente os aspectos concernentes à legislação da Autoridade Marítima Brasileira, não eximindo o responsável pela exportação de cumprir as exigências dos demais órgãos responsáveis pela liberação do casco.	

- 1-D-1 -

ANEXO 1-D

(In cases where the Maritime Authority authorizes the transport, normally on towage, of hull of a vessel to abroad, the Harbourmaster Office will only consider the aspects of the legislation of Brazilian Maritime Authority, not excluding the responsible for the exportation to comply with the requirements of other government agencies involved in the clearance.)

Outras Observações (Remarks)

Local (Place)

, em de de

Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-E



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



DECLARAÇÃO GERAL DE SAÍDA

(General Departure's Declaration)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):		DUV:	
Dados da Saída (Data of Departure)			
Porto de Saída (Port of Departure):		Data/Hora Real da Saída (Effective Date-Time of Departure):	
Porto de Destino (Port of Destination):		Data/Hora Estimada de Chegada no Destino (Estimated Date-Time of Arrival at destination):	
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)			
Nome da Embarcação (Vessel's Name):	Nº IMO (IMO Number):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil Maritime Authority Number):	
Calado à Vante (Forward's Draft):		Calado à Ré (Aft's Draft):	
Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)			
Nome (Name):			
CNPJ/CPF:		Telefone (Phone):	
Endereço (Address):		E-mail:	
Informações Complementares (Complementary Information)			
Transporta Carga Perigosa das Classes 1 e/ou 7 do Código IMDG (Conveyance of Dangerous Cargo – Classes 1 and/or 7 of IMDG Code): () Sim (Yes) () Não (No) Caso afirmativo, informar (If affirmative, inform as follows):			

ANEXO 1-E

Nome do Produto (Name of the substance):	Nº IMO do Produto (IMO nr.):	Porto de Carregamento (Port of Load):	Porto de Descarga (Port of Discharge):
Documentos Anexados (Attached Documents)			
Observações (Remarks)			

Lista de Tripulantes (Crew List)				
Houve alteração de tripulantes em relação aos dados informados na Lista de Tripulantes do Pedido de Despacho para o Próximo Porto? (Is there any crew change as for that informed in the Crew List of the Request of Clearance to the Next Port?) Caso negativo, não há necessidade de informar novos dados da tripulação. (If negative, it's not necessary to inform new crew data.) () Sim (Yes) () Não (No)				
Nº de Tripulantes – incluindo o Comandante (Number of crew – including Master):		Nome do Comandante (Name of Master):		
Nome completo (Full name):	Grau ou Função (Rank or Rating):	Nacionalidade (Nationality):	Data de nascimento (Date of birth):	CIR (*) ou Passaporte (CIR or Passport):

ANEXO 1-E

Lista de Passageiros (Passenger List)				
Houve alteração de passageiros em relação às informações prestadas na Lista de Passageiros do Pedido de Despacho para o Próximo Porto? (Is there any passenger change as for that informed in the Passenger List of the Request of Clearance to the Next Port?) Caso negativo, não há necessidade de informar novos dados de passageiros. (If negative, it's not necessary to inform new passanger data.) () Sim (Yes) () Não (No)				
Nº de Passageiros (Number of Passenger):				
Nome completo (Full name):	Nacionalidade (Nationality):	Data de nascimento (Date of birth):	Tipo de Documento (Document Type):	Nº do Documento (Document Nº):

Estou ciente de que responderei administrativa, civil e penalmente pelos eventuais dados incorretos constantes da presente declaração.

(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

Local (Place)

, em

de

Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação

(Signature of Vessel's Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-F



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
(Request of Period Clearance)

Nº Processo de Despacho (Process Number):		DUV:
Dados de Despacho (Data of Clearance)		
Porto de Estadia (Port of Call):		Data/Hora Estimada de Partida (Estimated Date-Time of Departure):
Despacho por Período para Embarcação de (Period Clearance for Vessel of): () Cabotagem (Cabotage) () Cruzeiro Marítimo (Cruise)		() Apoio Marítimo (Offshore) () Pesca (Fishing)
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)		
Nome da Embarcação (Vessel's Name):	Tipo de Embarcação (Vessel's Type):	Bandeira (Flag):
Nº IMO (IMO Number):	IRIN (Call Sign):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil Maritime Authority Number):
Arqueação Bruta (Gross Tonnage):	Comprimento Total (Length Over All):	Tonelagem Porte Bruto (DWT):
Embarcação PREPS (PREPS Vessel)? () Sim (Yes) () Não (No)		Embarcação possui Atestado de Inscrição Temporária (AIT) (Is there Temporary Inscription Attestation)? () Sim (Yes) () Não (No)
Possui Heliponto? (Helideck Facilities Fitted?) () Sim (Yes) () Não (No)		
Certificado de Registro do Armador – CRA (Shipowner's Register Certificate) – Somente para embarcações nacionais (Only for national flag) Armador (Shipowner): Nº do CRA (CRA's number):		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-F

Validade (Expire in):				
Afretador (Charterer):		CNPJ do Afretador (CNPJ of Charterer):		
Nº do Certificado de Autorização de Afretamento ou Autorização de Afretamento (CAA or AA number):		Validade do Certificado de Autorização de Afretamento ou da Autorização de Afretamento (CAA or AA Valid until): ____/____/____		
Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)				
Nome (Name):				
CNPJ/CPF:		Telefone (Phone):		
Endereço (Address):		E-mail:		
Informações Complementares (Complementary Information)				
Data da Última Inspeção Port State Control / Flag State Control (Date of Last Inspection): ____/____/____ País da Inspeção (Country of Inspection):		Data de Validade da Declaração de Conformidade (Statement of Compliance Valid Until): ____/____/____ Data de Validade da Declaração Provisória (Provisional Statement Valid Until): ____/____/____		
Deficiências a serem retificadas neste porto? (Deficiencies to be rectified at this Port?) () Sim (Yes) () Não (No)				
Trata-se de navio graneleiro ou navio combinado (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que irá carregar granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 ton/m³? (Is the ship's type identified as a BULK CARRIER or ORE-OIL CARRIER or ORE-BULK-OIL CARRIER, with 18 years old or over, which will carry solid bulk with density equal or over than 1,78 ton/m³?) () Sim (Yes) () Não (No)				
Transporta Carga Perigosa das Classes 1 e/ou 7 do Código IMDG (Conveyance of Dangerous Cargo – Classes 1 and/or 7 of IMDG Code): () Sim (Yes) () Não (No) Caso afirmativo, informar (If affirmative, inform as follows):				
Nome do Produto (Name of the substance)	Nº IMO do Produto (IMO nr.)	Porto de Carregamento (Port of Load)	Porto de Descarga (Port of Discharge)	

ANEXO 1-F

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) () 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)				
Lista de Tripulantes (Crew List)				
Nº de Tripulantes – incluindo o Comandante (Number of crew - including Master):		Nome do Comandante (Name of Master):		
Nome completo (Full name):	Grau ou Função (Rank or Rating):	Nacionalidade (Nationality):	Data de nascimento (Date of birth):	CIR (*) ou Passaporte (CIR or Passport):

(*) CIR – Caderneta de Inscrição e Registro – Preencher com o Nº de inscrição do Aquaviário
(Number of Brazilian Seaman’s Passport)

Lista de Passageiros (Passenger List)				
Nº de Passageiros (Number of Passenger):				
Nome completo (Full name):	Nacionalidade (Nationality):	Data de nascimento (Date of birth):	Tipo de Documento (Document Type):	Nº do Documento (Document Nº):

Tarifa de Utilização de Faróis - TUF (Maritime Lights Utilization Tariff)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-F

1) A embarcação está isenta da TUF? <i>(The vessel is exempt of TUF?)</i> () Sim (Yes) () Não (No)	Caso afirmativo, informar <i>(If affirmative, inform as follows):</i> Código do Navio (Vessel's Code): Código da Escala (Call Code): Motivo da Isenção (Exempt Motive):
2) Houve pagamento da TUF na presente escala? <i>(Is there payment of TUF in this call?)</i> () Sim (Yes) () Não (No)	Caso afirmativo, informar <i>(If affirmative, inform as follows):</i> Nº do Documento (Document nr.): Data do Vencimento (Expire date): Valor do Documento <i>(Value of the document):</i>
3) Se a TUF não foi paga conforme afirmado no item 2 acima, e de acordo com o previsto na NORMAM-801/DHN, declaro o seguinte Termo de Compromisso de Pagamento da TUF <i>(If TUF wasn't paid as stated in item 2 above, and as per described in NORMAM-801/DHN, I declare the following Term of Commitment):</i> Pelo presente Termo, assumo o compromisso de efetuar o recolhimento da TUF referente à embarcação e ao Processo de Despacho acima discriminado, no próximo dia útil, utilizando para a conversão cambial, a taxa de fechamento do dólar (americano) comercial de venda, praticada no dia útil anterior, informada pelo Banco Central do Brasil <i>(By this Term, I agree to the commitment to pay the TUF regarding this vessel and the process of clearance above described, at the first weekday, using for Exchange conversion, the rate of commercial american dollar of sale, used at the previous weekday, informed by Brazil Central Bank).</i>	

Comboios (Convoys)				
No caso de navegação em comboio, preencher as informações abaixo sobre as embarcações componentes do comboio. <i>(If sailing in convoy, complete the information below about the vessels integrating the convoy)</i>				
Nome da Embarcação <i>(Vessel's name):</i>	Nº de Inscrição <i>(Official number):</i>	Arqueação Bruta <i>(Gross Tonnage):</i>	Carga <i>(Cargo):</i>	Quantidade e Unidade de Carga <i>(Quantity and unity of cargo):</i>

Declaração de Adesão ao PREPS (Statement to PREPS)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-F

Declaro que a embarcação mencionada acima aderiu ao PREPS, e cumpre integralmente a Instrução Normativa Interministerial nº 2 de 4 de setembro de 2006 dos, Secretário Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República, Ministra de Estado do Meio Ambiente e Comandante da Marinha, que as informações mencionadas no Caput do Art. 8º estão sendo transmitidas regularmente para a Central de Rastreamento por meio do equipamento instalado a bordo.

(I hereby DECLARE that the vessel mentioned above has adhered to the PREPS program, and fully meets the Interministry Normative Instruction nº 2 of September 04, 2006 from the Special Presidential Secretary of Aquaculture and Fishing, the Minister of the Environment and the Navy Commanding Officer, and that the information mentioned in the head of Article 8 is being transmitted regularly to the Tracking Center through the equipment installed on board.)

Estou ciente de que responderei administrativa, civil e penalmente pelos eventuais dados incorretos constantes da presente declaração.

(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

_____, em _____ de _____ de _____
Local (Place) **Data (Date)**

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-G



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



PASSE DE SAÍDA POR PERÍODO

(Period Outgoing Pass)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):

DUV:

Capitania dos Portos/Delegacia/Agência (Harbourmaster Office):

De acordo com as Normas da Autoridade Marítima, concede-se Passe de Saída à embarcação

(According to the Maritime Regulation, this Outgoing Pass is granted to the vessel)

(Vessel's Name) , de bandeira (flying the flag of)

tendo como Comandante o Sr.
(having as Captain Mr.)

válido de ____/____/____ até ____/____/____.
(valid of) (until)

Observações (Remarks)

1) A embarcação empregada na navegação de cabotagem, cruzeiro marítimo, apoio marítimo e pesca está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário nacional, durante a validade do Passe de Saída por Período, desde que na sua chegada e saída, sejam encaminhados ao OD da jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e de Saída.

(The vessel engaged in coastal trade, cruise, offshore support and fishing navigation is authorized to transit in any national port or waterways terminal, provided that when arriving and departing, the respective Arrival and Departure Communications are forwarded to the jurisdictional OD of where the vessel is.)

2) A embarcação empregada na navegação interior está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário, dentro dos limites da navegação interior e da lotação de passageiros, durante a validade do Passe de Saída por Período, desde que na chegada e saída destes, sejam encaminhados ao OD da jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e de Saída.

(The vessel engaged in the inland navigation is authorized to transit in any port or waterways terminal, within the limits of inland navigation and of the passenger capacity, during the validity of the Outgoing Pass, provided that when arriving and departing, the respective Arrival and Departure Communications are forwarded to the jurisdictional OD of where the vessel is.)

ANEXO 1-G

Outras Observações (Other remarks)

Local (Place)

, em de de

Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

ANEXO 1-H



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



AVISO DE ENTRADA

(Vessel's Arrival Communication)

Nº

Nº Processo de Despacho (Process Number):		DUV:
Dados da Estadia (Data of Call)		
Porto de Chegada (Port of Arrival):	Data/Hora de Chegada (Date-Time of Arrival):	
Posição no Porto (Berth or Anchorage):	Porto de Origem (Last Port):	
Porto de Destino (Port of Destination):	Data/Hora Estimada de Saída (Estimated Date-Time of Departure):	
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)		
Nome da Embarcação (Vessel's Name):	Tipo de Embarcação (Vessel's Type):	Bandeira (Flag):
Nº IMO (IMO Number):	IRIN (Call Sign):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil Maritime Authority Number):
Ano de Construção (Build Year):	Arqueação Bruta (Gross Tonnage):	Tonelagem Porte Bruto (DWT):

- 1-H-1 -

ANEXO 1-H

Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)	
Nome (Name):	
CNPJ/CPF:	Telefone (Phone):
Endereço (Address):	E-mail:
Informações Complementares (Complementary Information)	
Data da Última Inspeção Port State Control / Flag State Control (Date of Last Inspection): ____/____/____	Data de Validade da Declaração de Conformidade (Statement of Compliance Valid Until): ____/____/____
País da Inspeção (Country of Inspection):	Data de Validade da Declaração Provisória (Provisional Statement Valid Until): ____/____/____
Deficiências a serem retificadas neste porto? (Deficiencies to be rectified at this Port?) () Sim (Yes) () Não (No)	
Trata-se de navio graneleiro ou navio combinado (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que irá carregar granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 ton/m³? (Is the ship's type identified as a BULK CARRIER or ORE-OIL CARRIER or ORE-BULK-OIL CARRIER, with 18 years old or over, which will carry solid bulk with density equal or over than 1,78 ton/m³?) () Sim (Yes) () Não (No)	
Transporta Carga Perigosa das Classes 1 e/ou 7 do Código IMDG (Conveyance of Dangerous Cargo – Classes 1 and/or 7 of IMDG Code): () Sim (Yes) () Não (No)	
Caso afirmativo, informar (If affirmative, inform as follows):	

- 1-H-2 -

ANEXO 1-H

Nome do Produto (Name of the substance):	Nº IMO do Produto (IMO nr.):	Porto de Carregamento (Port of Load):	Porto de Descarga (Port of Discharge):
Observações (Remarks)			

Lista de Tripulantes (Crew List)				
Nº de Tripulantes – incluindo o Comandante (Number of crew – including Master):		Nome do Comandante (Name of Master):		
Nome completo (Full name):	Grau ou Função (Rank or Rating):	Nacionalidade (Nationality):	Data de nascimento (Date of birth):	CIR (*) ou Passaporte (CIR or Passport):

(*) CIR – Caderneta de Inscrição e Registro – Preencher com o Nº de inscrição do Aquaviário (Number of Brazilian Seaman’s Passport)

Lista de Passageiros (Passenger List)	
Nº de Passageiros (Number of Passenger):	

- 1-H-3 -

ANEXO 1-H

Nome Completo (Full name):	Nacionalidade (Nationality):	Data de Nascimento (Date of birth):	Tipo de Documento (Document Type):	Nº do Documento (Document Nº):

Informações sobre Água de Lastro (Ballast Water Information)			
V. A embarcação possui Certificado de Isenção? (Does the vessel have an Exemption Certificate?)	() Sim (Yes)	() Não (No)	Caso afirmativo, anexar o Certificado de Isenção. (If affirmative, attach the Exemption Certificate)
VI. Houve deslastro na chegada ao porto? (Was there deballasting on arrival at the port?)	() Sim (Yes)	() Não (No)	Caso afirmativo, responder a próxima pergunta. (If affirmative, answer the next question)
VII. A embarcação possui Sistema de Tratamento de Água de Lastro? (Does the vessel have a Ballast Water Management System?)	() Sim (Yes)	() Não (No)	Caso afirmativo, anexar o Certificado de Tipo Aprovado e preencher o QUADRO, exceto itens 8 e 10. (If affirmative, attach the Type Approval Certificate and fill the frame, except items 8 and 10)
VIII. A embarcação é oriunda de porto estrangeiro ou navegou entre portos/terminais conforme previsto no item 3.1 da NORMAM-401? (Is the vessel coming from foreign port or sailing between ports/terminals in accordance with item 3.1 of NORMAM-401?)	() Sim (Yes)	() Não (No)	Caso afirmativo, preencher o QUADRO, exceto item 3. (If affirmative, fill the frame, except item 3) Caso negativo, preencher QUADRO, exceto itens 3, 8 e 10. (If negative, fill the frame, except items 3, 8 and 10)

QUADRO DE INFORMAÇÕES SOBRE ÁGUA DE LASTRO
(BALLAST WATER INFORMATION TABLE)

- 1-H-4 -

ANEXO 1-H

Informações da Embarcação (Vessel Information)		
1 - Informações sobre os Tanques de Lastro (1 - Information on Ballast Tanks)	Nº Total de Tanques de Lastro a Bordo (Total number of Ballast Tanks on Board):	
	Capacidade Total de Água de Lastro – m³ (Total Ballast Water Capacity – m³):	
2 - Informações sobre o Gerenciamento da Água de Lastro (2 - Information on Ballast Water Management Plan)	Existe a Bordo o Plano de Gerenciamento de Água de Lastro? (Is there a Ballast Water Management Plan on Board?)	() Sim (Yes) () Não (No)
	O Plano de Gerenciamento de Água de Lastro foi implementado? (Was the Ballast Water Management Plan Implemented?)	() Sim (Yes) () Não (No)
3 - Informações sobre o Sistema de Tratamento de Água de Lastro (3 - Information on Ballast Water Management System -BWMS)	Nome Comercial (System's Trade Name):	Fabricante (Manufacturer):
	Data da Instalação (Installation Date):	__/__/__
4 - Certificado Internacional de Gestão de Água de Lastro (4- International Ballast Water Management Certificate)	A embarcação possui Certificado Internacional de Gestão de Água de Lastro? (Does the vessel has an International Ballast Water Management Certificate?)	() Sim (Yes) () Não (No)
	Validade do Certificado Internacional de Gestão de Água de Lastro. (International Ballast Water Management Certificate's Expiration Date).	__/__/__
Informações Da Viagem (Voyage Information)		
5 - Informações sobre o Lastro (5 – Ballast Information)	Nº de Tanques em Lastro (Number of Tanks in Ballast):	
	Total de Água de Lastro a bordo – m³ (Total Ballast Water on Board – m³):	

- 1-H-5 -

ANEXO 1-H

6 - Tanques deslastrados neste porto (*) (6 - Deballasting Tanks in this port)	7 – Informações sobre a origem da Água de Lastro (7 - Ballast Water Source Information)					8 – Informações sobre a Troca da Água de Lastro (8 - Ballast Water Exchange Information)					-9 – Informações sobre a Descarga da Água de Lastro (9 - Ballast Water Discharge Information)				
	Data (Date) dd/mm/yy	Porto ou Lat/Long (Port or Lat/Long)	Volume (m³)	Temp (°C)	Salinidade (Salinity)	Data (Date) dd/mm/yy	Lat/Long – Ponto Final (Lat/Long - Endpoint)	Volume (m³)	% de Troca (% Exchange)	Profund. Local - m (Local Depth)	Método (**) (Method)	Data (Date) dd/mm/yy	Porto ou Lat/Long (Port or Lat/Long)	Volume (m³)	Salinidade (Salinity)
(*) Listar separadamente os diversos tanques. Código para Tanques de Água de Lastros: Tanque de Colisão AV = FP / Tanque de Colisão AR = AP / Duplo Fundo = DB / Lateral = WT / Lateral Superior = TS / Porão = CH / Outros – O (*) List multiple sources per tank separately. Codes for Ballast Water Tanks: Forepeak = FP / Aftpeak = AP / Double Bottom = DB / Wing = WT / Topside = TS / Cargo Hold = CH / Other – O (**) Método de Troca: Diluição (1) / Fluxo Contínuo (2) / Sequencial (3) (**) Exchange Method: Dilution (1) / Flow Through (2) / Empty/Refill (3)															
10 - Informações Adicionais (10 - Additional Information)															
Nº de Tanques <u>com</u> Troca de Água de Lastro (Number of Tanks <u>with</u> Ballast Water Exchange):															
Nº de Tanques <u>sem</u> Troca de Água de Lastro (Number of Tanks <u>without</u> Ballast Water Exchange):															
Se não houve troca da Água de Lastro dos tanques deslastrados, indicar outra(s) ação(ões) de controle efetuada(s)															

- 1-H-6 -

Se não tiver sido efetuada nenhuma, indicar porque não (If no action was taken, state why not):

(Sum total of Gross Tonnage of vessels that constitute the convoy, including the main vessel)

(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

Data (Date)

(Signature of Vessel's Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-I



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(*Federative Republic of Brazil*)
MARINHA DO BRASIL
(*Brazilian Navy*)
Diretoria de Portos e Costas
(*Directorate of Ports and Coasts*)

**AVISO DE SAÍDA***(Vessel's Departure Communication)*

Nº _____

Nº Processo de Despacho (<i>Process Number</i>):		DUV:
Dados da Partida (<i>Data of Departure</i>)		
Porto de Saída (<i>Port of Departure</i>):		Data/Hora Real da Saída (<i>Effective Date-Time of Departure</i>):
Porto de Destino (<i>Port of Destination</i>):		Data/Hora Estimada de Chegada (<i>Estimated Date-Time of Arrival</i>):
Dados da Embarcação (<i>Data of the Vessel</i>)		
Nome da Embarcação (<i>Vessel's Name</i>):	Tipo de Embarcação (<i>Vessel's Type</i>):	Bandeira (<i>Flag</i>):
Nº IMO (<i>IMO Number</i>):	IRIN (<i>Call Sign</i>):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (<i>Brazil Maritime Authority Number</i>):
Ano de Construção (<i>Build Year</i>):	Arqueação Bruta (<i>Gross Tonnage</i>):	Tonelagem Porte Bruto (<i>DWT</i>):
Calado à Vante (<i>Foward's Draft</i>):		Calado à Ré (<i>Aft's Draft</i>):
Dados do Representante da Embarcação (<i>Data of Vessel's Representative</i>)		
Nome (<i>Name</i>):		
CNPJ/CPF:		Telefone (<i>Phone</i>):

- 1-I-1 -

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-I

Endereço (Address):		E-mail:	
Informações Complementares (Complementary Information)			
Transporta Carga Perigosa das Classes 1 e/ou 7 do Código IMDG (Conveyance of Dangerous Cargo – Classes 1 and/or 7 of IMDG Code): () Sim (Yes) () Não (No)			
Caso afirmativo, informar (If affirmative, inform as follows):			
Nome do Produto (Name of the substance):	Nº IMO do Produto (IMO nr.):	Porto de Carregamento (Port of Load):	Porto de Descarga (Port of Discharge):
Observações (Remarks)			

Tarifa de Utilização de Faróis - TUF (Maritime Lights Utilization Tariff)	
1) A embarcação está isenta da TUF? (The vessel is exempt of TUF?) () Sim (Yes) () Não (No)	Caso afirmativo, informar (If affirmative, inform as follows): c) Código do Navio (Vessel's Code): d) Código da Escala (Call Code): e) Motivo da Isenção (Exempt Motive):
2) Houve pagamento da TUF na presente escala? (Is there payment of TUF in this call?) () Sim (Yes) () Não (No)	Caso afirmativo, informar (If affirmative, inform as follows): IX. Nº do Documento (Document nr.): X. Data do Vencimento (Expire date): XI. Valor do Documento (Value of the document):
3) Se a TUF não foi paga conforme afirmado no item 2 acima, e de acordo com o previsto na NORMAM-801/DHN, declaro o seguinte Termo de Compromisso de Pagamento da TUF (If TUF wasn't paid as stated in item 2 above, and as per described in NORMAM-801/DHN, I declare the following Term of Commitment): Pelo presente Termo, assumo o compromisso de efetuar o recolhimento da TUF referente à embarcação e	

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-I

ao Processo de Despacho acima discriminado, no próximo dia útil, utilizando para a conversão cambial, a taxa de fechamento do dólar (americano) comercial de venda, praticada no dia útil anterior, informada pelo Banco Central do Brasil

(By this Term, I agree to the commitment to pay the TUF regarding this vessel and the process of clearance above described, at the first weekday, using for Exchange conversion, the rate of commercial american dollar of sale, used at the previous weekday, informed by Brazil Central Bank).

Lista de Tripulantes (Crew List)

Houve alteração de tripulantes em relação aos dados informados na Lista de Tripulantes do Aviso de Entrada?

(Is there any crew change as for that informed in the Crew List of the Vessel's Arrival Communication?)

Caso negativo, não há necessidade de informar novos dados da tripulação.

(If negative, it's not necessary to inform new crew data.)

(☐) Sim (Yes) (☐) Não (No)

Nº de Tripulantes - incl. Comte
(Number of crew - incl. Master):

Nome do Comandante *(Name of Master):*

Nome completo <i>(Full name):</i>	Grau ou Função <i>(Rank or Rating):</i>	Nacionalidade <i>(Nationality):</i>	Data de nascimento <i>(Date of birth):</i>	CIR (*) ou Passaporte <i>(CIR or Passport):</i>

Lista de Passageiros (Passenger List)

Houve alteração de passageiros em relação aos dados informados na Lista de Passageiros do Aviso de Entrada?

(Is there any passenger change as for that informed in the Passenger List of the Vessel's Arrival Communication?)

Caso negativo, não há necessidade de informar novos dados de passageiros.

(If negative, it's not necessary to inform new passenger data.)

(☐) Sim (Yes) (☐) Não (No)

Nº de Passageiros *(Number of Passenger):*

Nome completo <i>(Full name):</i>	Nacionalidade <i>(Nationality):</i>	Data de nascimento	Tipo de Documento	Nº do Documento <i>(Document Nº):</i>
--------------------------------------	--	--------------------	-------------------	--

ANEXO 1-I

		(Date of birth):	(Document Type):	

Comboios (Convoys)				
No caso de navegação em comboio, preencher as informações abaixo sobre as embarcações componentes do comboio. (If sailing in convoy, complete the information below about the vessels integrating the convoy)				
Nome da Embarcação (Vessel's Name):	Nº Inscrição Nacional (National 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.
(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

Local (Place)

, em

de

de

Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação

(Signature of Vessel's Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-J



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



REGISTRO DE MOVIMENTAÇÃO DA EMBARCAÇÃO

(Vessel's Movement Record)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):		DUV:
Dados da Movimentação (Data of Movement)		
Agente da Autoridade Marítima - CP/DL/AG (Harbourmaster's Office):		
Localização Atual - Berço, Porto, Terminal, Fundeadouro etc.) (Location - Berth, Port, Terminal, Anchorage etc.):	Data/Hora de Chegada (Date-Time of Arrival):	
Localização Anterior - Berço, Porto, Terminal, Fundeadouro etc.) (Previous Location - Berth, Port, Terminal, Anchorage etc.):	Data/Hora da Partida (Date-Time of Departure):	
Motivo da Movimentação (Reason of the Movement):		
A manobra foi realizada com práctico? (Maneuver was done with Pilot?) () Sim (Yes) () Não (No)		
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)		
Nome da Embarcação (Vessel's Name):		
Tipo de Embarcação (Vessel's Type):	Bandeira (Flag):	Arqueação Bruta (Gross Tonnage):
Nº IMO (IMO Number):	IRIN (Call Sign):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-J

		do Brasil <i>(Brazil's Maritime Authority Number):</i>
Dados do Representante da Embarcação <i>(Data of Vessel's Representative)</i>		
Nome <i>(Name)</i> :		
CNPJ/CPF:	Telefone <i>(Phone)</i> :	
Endereço <i>(Address)</i> :	E-mail:	
_____ , em _____ de _____ Local <i>(Place)</i> Data <i>(Date)</i>		
Assinatura do Representante da Embarcação <i>(Signature of Vessel's Representative)</i>		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-K



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



REGISTRO DE ALTERAÇÃO DE DESTINO

(Record of Destination Change)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):		DUV:
Dados da Alteração (Data of Change)		
Agente da Autoridade Marítima do Último Despacho - CP/DL/AG (Harbourmaster's Office of Last Clearance):		
Nº Processo do Último Despacho (Number of Last Process Order):	Porto de Destino Alterado (Port of Destination Changed):	
Porto de Destino Efetivo (Port of Destination effective):	Data/Hora Estimada de Chegada no Porto de Destino Efetivo (Estimated Data-Time of Arrival at the Port of Destination effective):	
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)		
Nome da Embarcação (Vessel's Name):		
Tipo de Embarcação (Vessel's Type):	Bandeira (Flag):	Arqueação Bruta (Gross Tonnage):
Nº IMO (IMO Number):	IRIN (Call Sign):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil's Maritime Authority Number):
Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)		
Nome (Name):		
CNPJ/CPF:	Telefone (Phone):	

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-K

Endereço (Address):	E-mail:
Informações Complementares (Complementary Information)	
Motivo da Alteração de Destino (Reason of change of destination): () 1- Reabastecimento (Replenishment) () 2- Carregamento ou descarregamento por interesses comerciais (Loading and discharging for commercial interests) () 3- Prestar serviços médico-hospitalares a enfermo (For medical services to a sick person) () 4- Desembarcar corpo de tripulante ou passageiro (Disembark dead body of a crew or a passenger) () 5- Solicitação de abrigo em função de mau tempo (Request a shelter due to bad weather) () 6- Embarcação avariada (Damage vessel) OBS: A alteração de destino motivada conforme a descrição dos itens 3, 4, 5 ou 6 necessita de autorização prévia do Órgão de Despacho (OD) que tem jurisdição sobre o porto de arribada. Neste caso, é obrigatória a declaração de que a autorização foi concedida pelo OD. (Any change of destination motivated as per described on itens 3, 4, 5 and 6 requires previous authorization of Harbourmaster's Office that has jurisdiction over the port of destination changed. In this case, it's obligatory the declaration of that the authorization was conceived by the Harbourmaster's Office.)	

() Declaro estar autorizado para arribada no porto de destino efetivo discriminado acima pelo Agente da Autoridade Marítima responsável pela respectiva jurisdição.
(I declare to be authorized to call the port of destination described above by the Harbourmaster's Office responsible by that jurisdiction).

_____, em _____ de _____ de _____
Local (Place) Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-L



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA

(Minimum Safe Manning Document)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):		DUV:		
Nome da Embarcação (Vessel's Name):		Nº IMO (IMO Number)/ 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)				
Imediato (Chief Mate)				
Oficial de Náutica (Deck Officer)				
Radio Operador (Radio Operator)				
Contramestre (Boatswain)				
Chefe de Máquinas (Chief Engineer Officer)				
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)				

ANEXO 1-L

Marinheiro de Máquinas (<i>Oiler</i>)				
Marinheiro de Convés (<i>Able Seaman</i>)				
Moço de Convés (<i>Ordinary Seaman</i>)				
Moço de Máquinas (<i>Wiper</i>)				
Quantidade de Operadores de Posicionamento Dinâmico (<i>Dynamic Positioning Operators</i>)				

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).

Local (*Place*)

, em de de

Data (*Date*)

Assinatura do Representante da Embarcação

(*Signature of Vessel's Representative*)

ANEXO 1-M



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):	Tipo de Embarcação (Vessel's Type):	
Bandeira (Flag):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil Maritime Authority Number):	
Arqueação Bruta (Gross Tonnage):	Comprimento Total (Length Over All):	Tonelagem Porte Bruto (DWT):
Certificado de Registro do Armador – CRA (Shipowner's Register Certificate) – Somente para embarcações nacionais (Only for national flag) XII. Armador (Shipowner): XIII. Nº do CRA (CRA's number): XIV. Validade (Expire in):		
Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)		
Nome (Name):		
CNPJ/CPF:	Telefone (Phone):	
Endereço (Address):	E-mail:	
Informações Complementares (Complementary Information)		

ANEXO 1-M

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) () Não (No)
Transporta Carga Perigosa (Conveyance of Dangerous Cargo): () Sim (Yes) () 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) () 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)

Lista de Tripulantes (Crew List)				
Nº de Tripulantes – incluindo o Comandante (Number of crew - including Master):		Nome do Comandante (Name of Master):		
Nome completo (Full name):	Grau ou Função (Rank or Rating):	Data de nascimento (Date of birth):	Nº da CIR (CIR number)	Validade da CIR (*) (CIR expires in):

Lista de Profissionais Não-Tripulantes (Of Non-Crew Professionals)
--

ANEXO 1-M

Nome Completo <i>(Full Name)</i>	Grau ou Função <i>(Rank or Rating)</i>	Data de Nascimento <i>(Date of Birth)</i>	Nº CPF <i>(CPF Number)</i>	Nº Cart. Trabalho <i>(Work Card)</i>	Possui Registro de Vigilante na Carteira de Trabalho?	Possui registro no Departamento de Polícia Federal?	Nº do registro no Departamento de Polícia Federal
					Sim ☐ Não ☐	Sim ☐ Não ☐	
					Sim ☐ Não ☐	Sim ☐ Não ☐	
					Sim ☐ Não ☐	Sim ☐ Não ☐	
					Sim ☐ Não ☐	Sim ☐ Não ☐	
					Sim ☐ Não ☐	Sim ☐ Não ☐	
Comboios <i>(Convoys)</i>							
No caso de navegação em comboio, preencher as informações abaixo sobre as embarcações não propulsadas componentes do comboio. <i>(If sailing in convoy, complete the information below about the vessels without propulsion integrating the convoy)</i>							
Nome da Embarcação <i>(Vessel's name):</i>	Nº de Inscrição <i>(Official number):</i>		Arqueação Bruta <i>(Gross Tonnage):</i>		Carga <i>(Cargo):</i>	Quantidade e Unidade de Carga <i>(Quantity and unity of cargo):</i>	
Somatório da Arqueação Bruta das embarcações que compõem o comboio, incluindo a embarcação propulsora: <i>(Sum total of Gross Tonnage of vessels that constitute the convoy, including the main vessel)</i>							

Estou ciente de que responderei administrativa, civil e penalmente pelos eventuais dados incorretos constantes da presente declaração.

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-M

(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

Local *(Place)*

, em de de

Data *(Date)*

Assinatura do Representante da Embarcação

(Signature of Vessel’s Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-N



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



AVISO DE ENTRADA – NAVEGAÇÃO INTERIOR

(Vessel's Arrival Communication – Inland Navigation)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):	
Dados da Estadia (Data of Call)	
Porto de Chegada (Port of Arrival):	Data/Hora de Chegada (Date-Time of Arrival):
Posição no Porto Atual (Berth or Anchorage in the Port):	
Porto de Origem (Last Port):	
Porto de Destino (Port of Destination):	Data/Hora Estimada de Saída para o Porto de Destino (Estimated Date-Time of Departure to the Destination Port):
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)	
Nome da Embarcação (Vessel's Name):	Tipo de Embarcação (Vessel's Type):
Bandeira (Flag):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil Maritime Authority Number):
Arqueação Bruta (Gross Tonnage):	Tonelagem Porte Bruto (DWT):
Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)	
Nome (Name):	
CNPJ/CPF:	Telefone (Phone):
Endereço (Address):	E-mail:

- 1-N-1 -

ANEXO 1-N

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) () Não (No)				
Transporta Carga Perigosa (Conveyance of Dangerous Cargo):				
() Sim (Yes) () Não (No)				
Observações (Remarks)				
Lista de Tripulantes (Crew List)				
Nº de Tripulantes – incluindo o Comandante (Number of crew - including Master):		Nome do Comandante (Name of Master):		
Nome completo (Full name):	Grau ou Função (Rank or Rating):	Data de nascimento (Date of birth):	Nº da CIR (CIR number)	Validade da CIR (*) (CIR expires in):
Lista de Passageiros (Passenger List)				
Nº de Passageiros (Number of Passenger):				
Nome completo (Full name):	Data de Nascimento (Date of birth):		Sexo (M / F) (Gender – M / F):	

Lista de Profissionais Não-Tripulantes (Of Non-Crew Professionals)							
Nome Completo	Grau ou Função	Data de Nascimento (Date of Birth)	Nº CPF (CPF Number)	Nº Cart. Trabalho (Work Card)	Possui Registro de Vigilante na Carteira de	Possui registro no Departamento de Polícia Federal?	Nº do registro no Departamento de Polícia Federal

ANEXO 1-N

(Full Name)	(Rank or Rating)				Trabalho?		
					Sim ☐	Sim ☐	
					Não ☐	Não ☐	
					Sim ☐	Sim ☐	
					Não ☐	Não ☐	
					Sim ☐	Sim ☐	
					Não ☐	Não ☐	
					Sim ☐	Sim ☐	
					Não ☐	Não ☐	
					Sim ☐	Sim ☐	
					Não ☐	Não ☐	
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.
(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

Local (Place)

, em de de

Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-O



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



AVISO DE SAÍDA – NAVEGAÇÃO INTERIOR

(Vessel's Departure Communication – Inland Navigation)

Nº _____

Nº Processo de Despacho (Process Number):	
Dados da Partida (Data of Departure)	
Porto de Saída (Port of Departure):	Data/Hora Real da Saída (Effective Date-Time of Departure):
Porto de Destino (Port of Destination):	Data/Hora Estimada de Chegada (Estimated Date-Time of Arrival):
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)	
Nome da Embarcação (Vessel's Name):	Tipo de Embarcação (Vessel's Type):
Bandeira (Flag):	Nº Inscrição na Autoridade Marítima do Brasil (Brazil Maritime Authority Number):
Arqueação Bruta (Gross Tonnage):	Tonelagem Porte Bruto (DWT):
Dados do Representante da Embarcação (Data of Vessel's Representative)	
Nome (Name):	
CNPJ/CPF:	Telefone (Phone):
Endereço (Address):	E-mail:
Observações (Remarks)	
Lista de Tripulantes (Crew List)	

ANEXO 1-O

Nº de Tripulantes – incluindo o Comandante (Number of crew - including Master):		Nome do Comandante (Name of Master):					
Nome completo (Full name):	Grau ou Função (Rank or Rating):	Data de nascimento (Date of birth):	Nº da CIR (CIR number)	Validade da CIR (*) (CIR expires in):			
Lista de Passageiros (Passenger List)							
Nº de Passageiros (Number of Passenger):							
Nome completo (Full name):		Data de nascimento (Date of birth):	Sexo (M / F) (Gender – M / F):				
Lista de Profissionais Não-Tripulantes (Of Non-Crew Professionals)							
Nome Completo (Full Name)	Grau ou Função (Rank or Rating)	Data de Nascimento (Date of Birth)	Nº CPF (CPF Number)	Nº Cart. Trabalho (Work Card)	Possui Registro de Vigilante na Carteira de Trabalho?	Possui registro no Departamento de Polícia Federal?	Nº do registro no Departamento de Polícia Federal
					Sim ☐ Não ☐	Sim ☐ Não ☐	
					Sim ☐ Não ☐	Sim ☐ Não ☐	
					Sim ☐ Não ☐	Sim ☐ Não ☐	
					Sim ☐ Não ☐	Sim ☐ Não ☐	
					Sim ☐ Não ☐	Sim ☐ Não ☐	
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)							

ANEXO 1-O

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.
(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

Local (Place)

, em

de

Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 1-P



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)

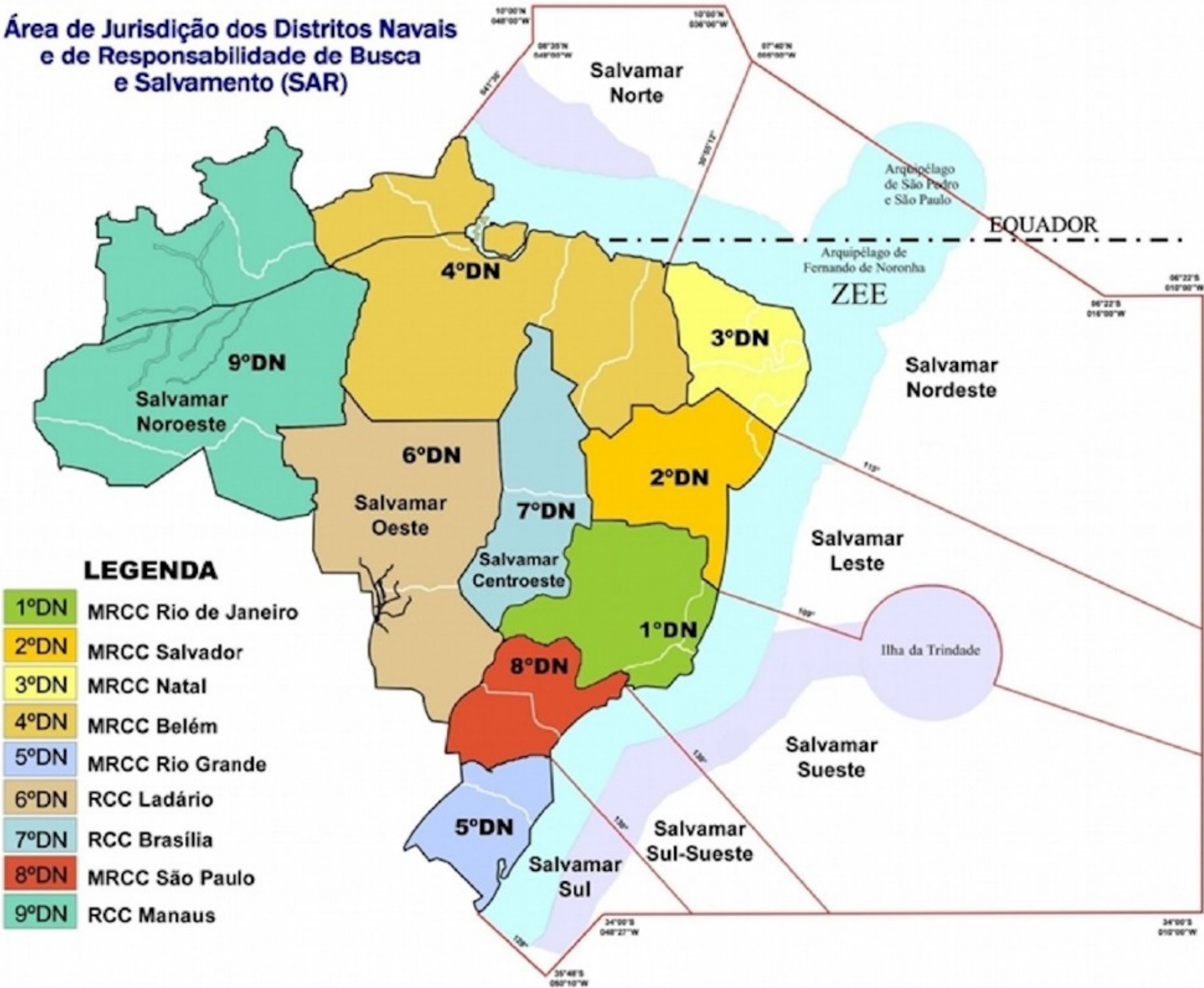
**DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO DO TRATADO ANTÁRTICO***(STATEMENT OF FULFILLMENT OF THE ANTARCTIC TREAT)*

Declaro que a embarcação _____,
nº IMO/ nº de inscrição _____, bandeira _____, cumpriu as Normas
e Procedimentos da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM),
que tratam das expedições destinadas à Antártica.

*(We hereby declare that the vessel, IMO n°/registry n°, flag country, meets the Standards
and Procedures of the Secretariat of the Interministerial Commission for Resources of the Sea
(SECIRM), regulating the expeditions destined to the Antarctic.)*

ANEXO 2-A

Área de Jurisdição dos Distritos Navais e de Responsabilidade de Busca e Salvamento (SAR)



ANEXO 2-B

SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO MARÍTIMO - SISTRAM**1. PROPÓSITO DO SISTRAM**

Manter o acompanhamento da movimentação de embarcações na área marítima SAR de responsabilidade do Brasil, por meio de informações padronizadas de navegação fornecidas pelos próprios participantes, quando navegando naquela área, de modo a se utilizar o grande potencial de recursos para o salvamento no mar representado por esses meios, que podem ocorrer rapidamente ao local de um incidente SAR, antes mesmo que qualquer outro meio enviado de terra o faça.

O SISTRAM, portanto, em caso de necessidade, permite a rápida verificação das embarcações que poderão prestar auxílio, além da provisão ou orientação de assistência médica urgente.

2. BENEFÍCIOS DA ADESÃO AO SISTRAM

- Presteza no início das operações SAR.
- Designação de embarcações que estejam próximos da posição de um navio sinistrado, para que prestem auxílio.
- Assistência médica emergencial ou orientação médica para as embarcações que não possuem médico.

3. PARTICIPAÇÃO

A participação no sistema se inicia quando o navio envia o seu Plano de Viagem (mensagem Tipo 1) para cada singradura e termina quando envia a sua Mensagem Final (Tipo 4).

Qualquer navio que se encontre dentro da área de acompanhamento (área de responsabilidade SAR brasileira), sem ainda ter aderido ao SISTRAM, poderá fazê-lo a qualquer momento, bastando para isto enviar o seu Plano de Viagem (mensagem Tipo 1), a partir da posição em que a decisão for tomada. No entanto, ao adentrar no mar territorial brasileiro sua adesão passa a ser compulsória.

4. ENVIO DAS MENSAGENS DO SISTRAM

Para o acesso ao SISTRAM via WEB, os usuários deverão efetuar o cadastro constante na página do SISTRAM na internet (www.sistram.mar.mil.br) Após seu cadastramento, o Sistema poderá ser acessado para o preenchimento das Mensagens-Tipo (1,2,3 e 4), contando com o apoio de instruções propostas no link “como acessar o sistema?”

Em caso de restrições de acesso à internet, para envio de Mensagens-Tipo por meio da página web, o usuário poderá enviar, como meio alternativo, as Mensagens-Tipo para o endereço eletrônico cismar.controle@marinha.mil.br, do Centro de Controle do Tráfego

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-B

Marítimo (CCTRAM). Para evitar que essas mensagens sejam transmitidas com erros indesejáveis, por ocasião da confecção das mesmas, faz-se necessário o acesso prévio à página do CISMAR, www.cismar.mar.mil.br, onde o usuário encontrará um *software* formatador de mensagens do SISTRAM, nas versões em inglês e português. Como último recurso, o fac-símile também poderá ser utilizado para o envio das Mensagens-Tipo.

O usuário poderá entrar em contato com o CISMAR a fim de sanar dúvidas conforme os dados abaixo:

Centro Integrado de Segurança Marítima
Edifício Almirante Tamandaré - 6º andar
Praça Barão de Ladário, s/nº, Centro
Rio de Janeiro – RJ - Brasil
CEP: 20091-000
Tel. (55-21) 2104-6353
FAX (55-21) 2104-6341
e-mail - cismar.controle@marinha.mil.br
Home Page - <http://www.cismar.mar.mil.br>

5. TIPOS DE MENSAGENS

5.1. TIPO 1 - Plano de Viagem

É a informação básica para se estimar a posição da embarcação, podendo ser enviada no momento em que o meio aderir ao SISTRAM, seja quando suspende de um porto brasileiro, ou quando procedendo de portos estrangeiros, adentrar em AIB.

O Plano de Viagem deverá ser enviado o mais cedo possível, duas horas antes do suspender, quando oriundo de portos nacionais, ou antes da entrada em AIB, quando oriundo do exterior.

a) Para inserir uma mensagem de Tipo 1, selecione a opção "**Mensagem Tipo 1 (Plano de Viagem)**", como mostra a figura abaixo:



Figura 1

Clique no botão "**Consultar**"

ANEXO 2-B

Gerenciar Mensagem Tipo

Selecionar

Mensagem Tipo 1 (Plano de Viagem)

Mensagem Tipo 2 (Mensagem de Posição)

Mensagem Tipo 3 (Alteração da Rota)

Mensagem Tipo 4 (Mensagem Final)

Formulário

A

IRIN

PPRUB

Consultar

Dados do Navio

Navio

RIO DE JANEIRO

Tipo

NAVIO FRIGORIFICO - TMR

Porto de Origem

RIO DE JANEIRO

Porto de Destino

BELEM

Bandeira

BRASIL - BR

ETD

090000Z/OUT/13

ETA

200100Z/OUT/13

B

ETD

Data:

Hora:

00

00

G

Porto de Origem

Selecione uma opção

I

Porto de Destino

Selecione uma opção

J

ETA

Data:

Hora:

00

00

K

Recursos Médicos a Bordo

Selecione uma opção

L

Quantidade de Portos:

Exibir

Utilizar Rota Modelo

M

Estação Costeira em Tráfego

N

Próxima Estação Costeira

O

Comentários (até 65 caracteres)

P

Comentários

Inserir

Cancelar

obrigatório

opcional

Figura 2

- 2-B-3 -

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-dpc/dgn/mb-n-113-de-8-de-dezembro-de-2023-529910551>

103/247

ANEXO 2-B

As informações do navio serão apresentadas. Preencha os campos obrigatórios como mostra figura a seguir:

Gerenciar Mensagem Tipo

Selecionar

Mensagem Tipo 1 (Plano de Viagem)

Mensagem Tipo 2 (Mensagem de Posição)

Mensagem Tipo 3 (Alteração da Rota)

Mensagem Tipo 4 (Mensagem Final)

Formulário

A

IRRN

PPSUB

Consultar

Dados do Navio

Navio

RIO DE JANEIRO

Tipo

NAVO FRIGORIFICO - TMR

Bandeira

BRASIL - BR

Porto de Origem

RIO DE JANEIRO

ETD

090000Z/OUT/13

Porto de Destino

BELEM

ETA

200100Z/OUT/13

B

ETD

Data

18/10/2013

Hora

00

00

O

Porto de Origem

RIO DE JANEIRO - RIO - BR

Latitude

225300S

Longitude

043000W

I

Porto de Destino

BELEM - PAA - BR

Latitude

012700S

Longitude

048300W

ETA

Data

21/10/2013

Hora

00

00

V

Recursos Médicos a Bordo

enfermeiro - NURSE

Quantidade de Pontos

4

Exibir

Utilizar Rota Modelo

L

Mapa

Satélite

Origem

Latitude

Longitude

ETA

Hora

2

Latitude

Longitude

ETA

Hora

3

Latitude

Longitude

ETA

Hora

4

Latitude

Longitude

ETA

Hora

5

Latitude

Longitude

ETA

Hora

Destino

Latitude

Longitude

ETA

Hora

M

Estação

Costeira em Tráfego

Próxima Estação Costeira

X

Comentários (até 65 caracteres)

Y

Comentários

Inserir

Cancelar

obrigatório

opcional

Figura 3

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-B

- I. Para inserir pontos da derrota, digite a quantidade que deseja no campo **"Quantidade de Pontos"**. (Mínimo de 2 pontos, desde que a derrota não passe sobre terra).
 - II. O sistema exibirá os campos correspondentes à quantidade inserida.
 - III. Digite a Quantidade de Pontos e clique no botão **"Exibir"**.
 - IV. Serão apresentados os campos para inserção dos pontos da derrota.
 - V. Os campos serão preenchidos com o clique no mapa ou por digitação 6.
- Após o preenchimento dos demais campos, clique no botão **"Inserir"**.
- VI. O sistema exibirá a mensagem: **"Dados inseridos com sucesso"**.

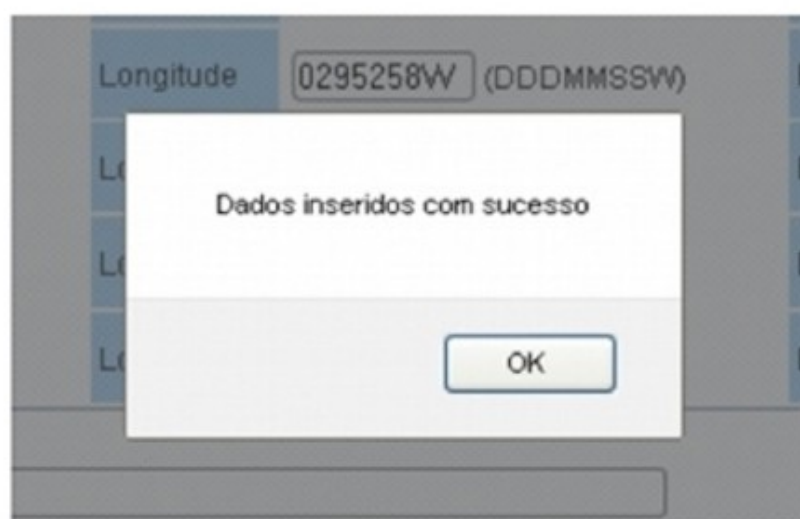


Figura 4

b) Opção Rota Modelo.

Para as embarcações que realizam viagens rotineiras com os mesmos pontos de derrota, existe a opção "Utilizar Rota Modelo", caso já se tenha cadastrado a(s) rota(s) no sistema.

Utilização da ROTA MODELO:

- I. Ao marcar a opção "Utilizar Rota Modelo", o sistema lista a rota modelo disponível;
- II. Ao selecionar a Rota Modelo o sistema retornará no mapa gráfico os pontos inseridos, assim como mostra a figura abaixo:

ANEXO 2-B

Gerenciar Mensagem Tipo: (Versão: 06/2016)

Selecionar

Tipo 1 (Plano de Viagem)

Tipo 2 (Mensagem de Posição)

Tpo 3 (Alteração da Rota)

Tpo 4 (Mensagem Final)

Formulário

A

IRN

01234

Consultar

Dados do Navio

Navio

TESTE

Tpo

-

Bandeira

BRASIL - BR

B

ETD

Data

01/09/2016

Hora

00

00

G

Porto de Origem

RIO DE JANEIRO - RIO - BR

Latitude

225300S

Longitude

0430800W

I

Porto de Destino

SANTOS - STS - BR

Latitude

235600S

Longitude

0462000W

V

ETA

Data

06/09/2016

Hora

00

00

Recursos Médicos a Bordo

nenhum - NONE

Quantidade de Pontos

14

Exibir

☒ Utilizar a Rota Modelo

RIO DE JANEIRO-SANTOS

Selecione a Rota Padrão

RIO DE JANEIRO-SANTOS

Quantidade de Pontos: 14 Exibir ☒ Utilizar a Rota Modelo RIO DE JANEIRO-SANTOS

Mapa

Satélite



Origem	225300S (DDMMSSN)	Longitude	0430800W (DDMMSSW)	ETA	01/09/2016 Hora: 00 00
2	Latitude 235600S (DDMMSSN)	Longitude	0462000W (DDMMSSW)	ETA	01/09/2016 Hora: 00 00
3	Latitude 231027S (DDMMSSN)	Longitude	0430935W (DDMMSSW)	ETA	05/09/2016 Hora: 23 59
4	Latitude 232019S (DDMMSSN)	Longitude	0432034W (DDMMSSW)	ETA	01/09/2016 Hora: 10 37
5	Latitude 233101S (DDMMSSN)	Longitude	0434354W (DDMMSSW)	ETA	01/09/2016 Hora: 17 59
6	Latitude 234411S (DDMMSSN)	Longitude	0441047W (DDMMSSW)	ETA	02/09/2016 Hora: 06 54
7	Latitude 234720S (DDMMSSN)	Longitude	0441951W (DDMMSSW)	ETA	02/09/2016 Hora: 23 13
8	Latitude 235315S (DDMMSSN)	Longitude	0443318W (DDMMSSW)	ETA	03/09/2016 Hora: 04 26
9	Latitude 240023S (DDMMSSN)	Longitude	0445002W (DDMMSSW)	ETA	03/09/2016 Hora: 12 22
10	Latitude 240714S (DDMMSSN)	Longitude	0450826W (DDMMSSW)	ETA	03/09/2016 Hora: 22 01
11	Latitude 240959S (DDMMSSN)	Longitude	0452828W (DDMMSSW)	ETA	04/09/2016 Hora: 08 05
12	Latitude 241016S (DDMMSSN)	Longitude	0453536W (DDMMSSW)	ETA	04/09/2016 Hora: 18 24
13	Latitude 241016S (DDMMSSN)	Longitude	0454122W (DDMMSSW)	ETA	04/09/2016 Hora: 22 03
14	Latitude 241211S (DDMMSSN)	Longitude	0455326W (DDMMSSW)	ETA	05/09/2016 Hora: 00 59
15	Latitude 240926S (DDMMSSN)	Longitude	0460832W (DDMMSSW)	ETA	05/09/2016 Hora: 06 31
Destino	235600S (DDMMSSN)	Longitude	0462000W (DDMMSSW)	ETA	06/09/2016 Hora: 00 00

ANEXO 2-B

III. Caso não se tenha a opção de Rota Modelo no item “Utilizar Rota Modelo”, siga os passos abaixo:

Como criar a ROTA MODELO:

- Depois de inserir os pontos de acordo com a sua derrota no mapa gráfico, marque a opção “Salvar a Derrota na Rota Modelo”;

- O sistema gera o nome automaticamente para sua Rota Modelo;

- Após o preenchimento dos demais campos, clique no botão "Inserir";

- O sistema exibirá a mensagem: "Dados inseridos com sucesso".

- Quando for realizar uma nova mensagem TIPO1, a rota já constará para Utilização.

5.2. Tipo 2 – Mensagem de Posição

Figura 6

É a informação que permite confirmar que a embarcação suspendeu ou que a sua posição está de acordo com o Plano de Viagem. Deverá ser enviada dentro das primeiras 24 horas após o início da singradura prevista na mensagem tipo 1.

As embarcações estrangeiras são convidadas a enviar esta mensagem diariamente, até sua saída da área de responsabilidade SAR brasileira, com o propósito de atualizar o sistema, tendo em vista a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar.

Um navio sob mau tempo ou em condições adversas poderá enviar Mensagens de Posição no instante e no intervalo de tempo que melhor lhe convier.

Para inserir uma mensagem de Tipo 2, selecione a opção “**Mensagem de Posição (Tipo 2)**”, como mostra a figura abaixo:

ANEXO 2-B

Gerenciar Mensagem Tipo

Selecionar

☐ Mensagem Tipo 1 (Plano de Viagem) ☐ Mensagem Tipo 3 (Alteração da Rota)

☒ Mensagem Tipo 2 (Mensagem de Posição) ☐ Mensagem Tipo 4 (Mensagem Final)

Formulário

A IRIN PPRJB Consultar

Figura 7

- Clique no botão "**Consultar**".
- As informações do navio serão apresentadas:

Selecionar

☐ Mensagem Tipo 1 (Plano de Viagem)
 ☐ Mensagem Tipo 3 (Alteração da Rota)

☒ Mensagem Tipo 2 (Mensagem de Posição)
 ☐ Mensagem Tipo 4 (Mensagem Final)

A

IRP4

051120

Consultar

Dados do Navio

Navio

RIO DE JANEIRO

Tipo

NAVIO FRIGORIFICO - TMR

Porto de Origem

RIO DE JANEIRO

Porto de Destino

BELEM

Bandeira

BRASIL - BR

ETD

180000ZJOUT13

ETA

210000ZJOUT13

B

Data-hora da Posição

Data

Hora

00

00

C

Latitude

225505S

(ex: DDDMMSSN)

Longitude

0221927E

(ex: DDDMMSSW)

☐ Inserir posição manualmente

E

Rumo

F

Velocidade

M

Estação Costeira em Trânsito

M

Próxima Estação Costeira

X

Comentários (até 65 caracteres)

Y

Comentários

Figura 8

- Preencha os campos exibidos no formulário e clique no botão **"Inserir"**.

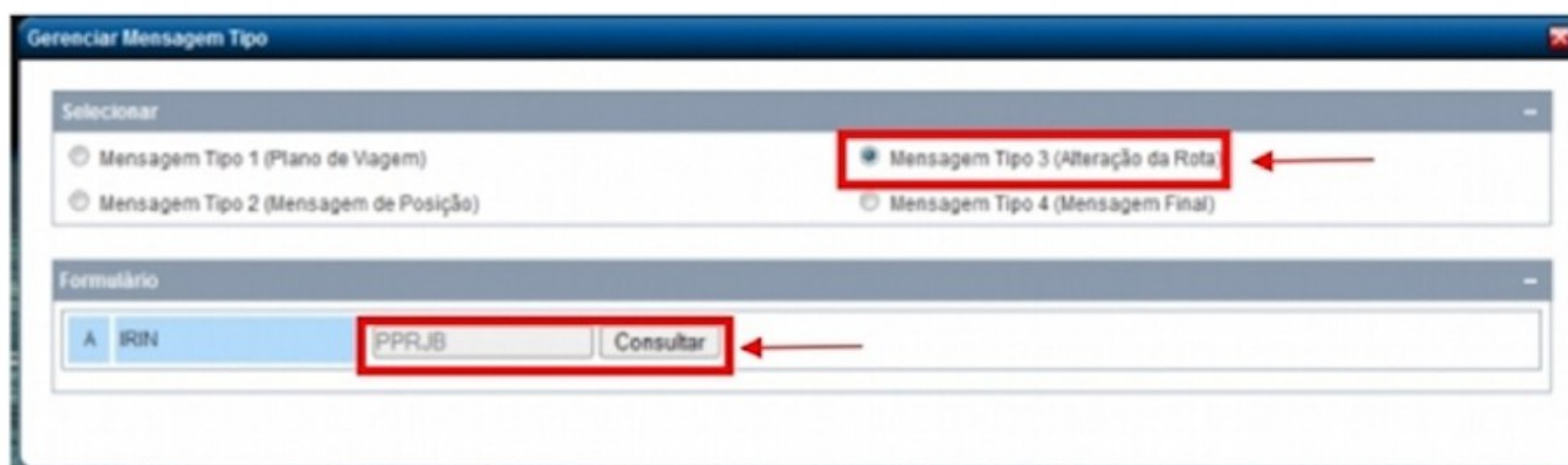
ANEXO 2-B

5.3. TIPO 3 - Alteração de Rota

É a informação necessária para correções na rota prevista, quando mudar o seu porto de destino, quando desviar-se mais que 25 milhas da rota original ou qualquer outra mudança que altere o seu Plano de Viagem.

Tal procedimento deverá ser observado pelas embarcações que aderirem ao SISTRAM após o envio da mensagem Tipo 1, de forma tempestiva, na ocorrência das situações acima elencadas.

Para inserir uma mensagem de Tipo 3, selecione a opção " **Mensagem Tipo 3 (Alteração da Rota)**", como mostra a figura abaixo:



A imagem mostra uma interface web intitulada "Gerenciar Mensagem Tipo". No topo, há uma seção "Selecionar" com quatro opções de mensagens: "Mensagem Tipo 1 (Plano de Viagem)", "Mensagem Tipo 2 (Mensagem de Posição)", "Mensagem Tipo 3 (Alteração da Rota)" (destacada com um retângulo vermelho e uma seta) e "Mensagem Tipo 4 (Mensagem Final)". Abaixo, há uma seção "Formulário" com dois campos de texto: "A" (contendo "IRIN") e "PPRJB" (destacado com um retângulo vermelho e uma seta). Ao lado do campo "PPRJB" está um botão "Consultar" (também destacado com um retângulo vermelho e uma seta).

Figura 9

- Clique no botão "**Consultar**".
- As informações do navio serão apresentadas:

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-B

Gerenciar Mensagem Tipo

Selecionar

☐ Mensagem Tipo 1 (Plano de Viagem) ☒ Mensagem Tipo 3 (Alteração da Rota)

☐ Mensagem Tipo 2 (Mensagem de Posição) ☐ Mensagem Tipo 4 (Mensagem Final)

Formulário

A IRIN EPRUB Consultar

Dados do Navio

Navio RIO DE JANEIRO

Tipo NAVIO FRIGORIFICO - TMR Bandeira BRASIL - BR

Porto de Origem RIO DE JANEIRO ETD 180000ZJOUT/13

Porto de Destino BELEM ETA 210000ZJOUT/13

Porto de Destino BELEM - PAA - BR

ETA Data: 21/10/2013 Hora: 00 00 00

L Quantidade de Pontos: Exibir

M Estação Costeira em Trânsito

M Próxima Estação Costeira

X Comentários (até 65 caracteres)

Y Comentários

Inserir Cancelar

obrigatório opcional

Figura 10

- c) Digite a Quantidade de Pontos e clique no botão "**Exibir**".
- d) Serão apresentados os campos para inserção dos pontos da derrota.
- e) Os campos serão preenchidos com o clique no mapa ou por digitação.

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-B

Gerenciar Mensagem Tipo

Selecionar

☐ Mensagem Tipo 1 (Plano de Viagem) ☒ Mensagem Tipo 3 (Alteração da Rota) ☐ Mensagem Tipo 2 (Mensagem de Posição) ☐ Mensagem Tipo 4 (Mensagem Final)

Formulário

A IRIN PPRUB Consultar

Dados do Navio

Navio: RIO DE JANEIRO
Tipo: NAVIO FRIGORIFICO - TMR
Bandeira: BRASIL - BR
Porto de Origem: RIO DE JANEIRO
Porto de Destino: BELEM
ETD: 180800Z/OUT/13
ETA: 210800Z/OUT/13

Porto de Destino: BELEM - PAA - BR
ETA: Data: 21/10/2013 Hora: 00 00 00
Quantidade de Portos: 4 Exibir

Mapa

Tabela de Pontos de Rota:

Origem	Latitude	Longitude	ETA
1	225300S (DOMMSSN)	043080W (DODMSSW)	18/10/2013 Hora: 00 00
2	201812S (DOMMSSN)	0313826W (DODMSSW)	19/10/2013 Hora: 11 22
3	131424S (DOMMSSN)	024045W (DODMSSW)	20/10/2013 Hora: 17 56
4	041254S (DOMMSSN)	0290014W (DODMSSW)	21/10/2013 Hora: 02 27
5	010317N (DOMMSSN)	0425326W (DODMSSW)	21/10/2013 Hora: 05 03
Destino	012700S (DOMMSSN)	048300W (DODMSSW)	21/10/2013 Hora: 00 00

Estação Costeira em Tráfego:
Próxima Estação Costeira:
Comentários (até 65 caracteres):
Comentários:

Inserir **Cancelar**

☐ obrigatório ☐ opcional

Figura 11

f) Após o preenchimento dos demais campos, clique no botão "Inserir".

ANEXO 2-B

g) O sistema exibirá a mensagem: **"Dados inseridos com sucesso."**

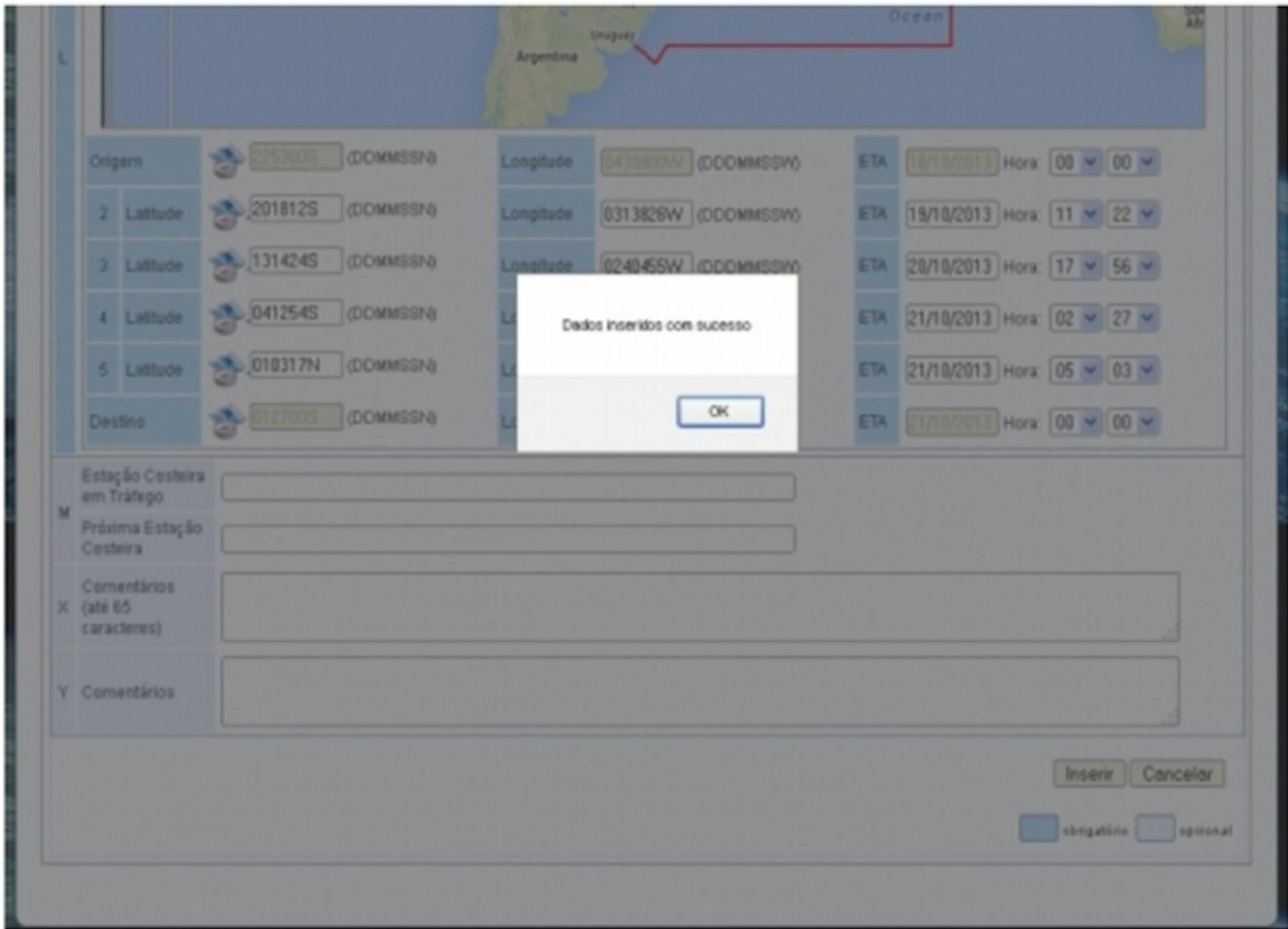


Figura 12

h) No campo “L”, são expressos os dados do ponto de guinada ou do primeiro ponto observado que confirma o afastamento da rota planejada.

5.4. TIPO 4 - Mensagem Final

É a informação que encerra a participação no SISTRAM. Deverá ser enviada até uma hora antes do instante previsto para entrada no porto de destino brasileiro (para embarcações nacionais e estrangeiras) ou quando sair da área SAR brasileira (para embarcações estrangeiras).

Para inserir uma mensagem de Tipo 4, selecione a opção **"Mensagem Tipo 4 (Mensagem Final)"**, como mostra a figura abaixo:

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-B

A interface do sistema "Gerenciar Mensagem Tipo" apresenta duas seções principais: "Selecionar" e "Formulário". Na seção "Selecionar", há três opções de mensagens: "Mensagem Tipo 1 (Plano de Viagem)", "Mensagem Tipo 2 (Mensagem de Posição)" e "Mensagem Tipo 3 (Alteração da Rota)". A opção "Mensagem Tipo 4 (Mensagem Final)" está selecionada e destacada por um retângulo vermelho. Na seção "Formulário", há um campo de texto com o código "PPRJ.B" e um botão "Consultar", também destacados por um retângulo vermelho. Arrows vermelhas apontam para a opção selecionada e o botão "Consultar".

Figura 13

- Clique no botão "**Consultar**".
- As informações do navio serão apresentadas:

A interface do sistema "Gerenciar Mensagem Tipo" mostra as informações do navio e o formulário de destino. A seção "Dados do Navio" contém campos para: Navio (RIO DE JANEIRO), Tipo (NAVO FRIGORIFICO - TMR), Bandeira (BRASIL - BR), Porto de Origem (RIO DE JANEIRO), Porto de Destino (BELEM), ETD (180000ZJOUT/13) e ETA (210000ZJOUT/13). A seção "Formulário" contém campos para: Porto (Porto de Destino selecionado), Porto de Destino (BELEM - PAA - BR), Latitude (012700S), Longitude (0483000W), ETA (21/10/2013) e Hora (00:00). O botão "Inserir" está destacado por um retângulo vermelho. Arrows vermelhas apontam para a opção selecionada, o botão "Consultar", a seção "Dados do Navio", a seção "Formulário" e o botão "Inserir".

Figura 14

- Preencha os campos exibidos no formulário e clique no botão "**Inserir**".

ANEXO 2-C

SISTEMA DE IDENTIFICAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DE NAVIOS A LONGA DISTÂNCIA – LRIT

1. PROPÓSITO DO LRIT

Manter o acompanhamento da movimentação de navios mercantes de bandeira brasileira, sujeitos a regulamentação SOLAS, através de informações padronizadas de posição, fornecidas pelos provedores de sistemas de acompanhamento (*tracking*).

A implantação do LRIT e seus respectivos Centros de Dados permitirá o oportuno intercâmbio de informações entre os sistemas de controle do tráfego marítimo dos países signatários da Convenção SOLAS para uso em seus sistemas SAR e para a identificação do tráfego marítimo de interesse.

2. ENVIO DAS MENSAGENS DO LRIT

As mensagens LRIT serão encaminhadas, via mensagem eletrônica (e-mail), para o CDRL que, no Brasil, é o CISMAR, Órgão da Marinha do Brasil sediado no Rio de Janeiro.

As mensagens de posição dos navios devem ser enviadas para caixa postal cismar.lrit@marinha.mil.br, pertencente ao CISMAR, por meio de seus respectivos provedores de serviço de acompanhamento (ASP), a cada seis horas ou em resposta a uma requisição ('polling') ou em virtude de um SAR. Essas mensagens devem possuir as informações indicadas no item 3.

3. FORMATAÇÃO DA MENSAGEM

As mensagens LRIT encaminhadas ao CISMAR deverão possuir a seguinte formatação:

- O campo Assunto deverá possuir o texto: 'MSG LRIT'.

- O campo Texto deverá ser estruturado conforme o padrão XML. Para a especificação da formatação deste padrão, foi utilizado o 'XML Schema (XSD)', definido na alínea a, abaixo.

a) Especificação no padrão XSD

```
<?xml version="1.0" encoding="windows-1252"?>
```

```
<xs:schema xmlns:xs="http://www.w3.org/2001/XMLSchema"
```

```
elementFormDefault="qualified" attributeFormDefault="unqualified">
```

```
<xs:element name="LRIT">
```

```
<xs:complexType>
```

```
<xs:sequence>
```

```
<xs:element ref="ShipEqpt" />
```


NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-C

```
<xs:element ref="ASP" />
</xs:sequence>
</xs:complexType>
</xs:element>
<xs:element name="ShipEqpt">
  <xs:complexType>
    <xs:sequence>
      <xs:element name="Latitude" type="xs:decimal" />
      <xs:element name="Longitude" type="xs:decimal" />
      <xs:element name="Time" type="xs:dateTime" />
      <xs:element name="UniqueShipEquipNum" type="xs:integer" />
    </xs:sequence>
  </xs:complexType>
</xs:element>
<xs:element name="ASP">
  <xs:complexType>
    <xs:sequence>
      <xs:element name="MessageType">
        <xs:simpleType>
          <xs:restriction base="xs:integer">
            <xs:pattern value="[1-3]" />
          </xs:restriction>
        </xs:simpleType>
      </xs:element>
```

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-C

```
<xs:element name="MessageID" type="xs:string" />
<xs:element name="ReferenceID" type="xs:string" />
<xs:element name="IMONum" type="xs:integer" />
<xs:element name="MMSINum" type="xs:integer" />
<xs:element name="IRIN" type="xs:string" />
<xs:element name="ShipName" type="xs:string" />
<xs:element name="ServiceProvider" type="xs:string" />
<xs:element name="TimeReceived" type="xs:dateTime" />
<xs:element name="TimeTransmitted" type="xs:dateTime" />
</xs:sequence>
</xs:complexType>
</xs:element>
</xs:schema>
```

b) Modelo de Texto da Mensagem

A seguir é apresentado um modelo com a descrição de cada campo e um exemplo de texto contendo informações a serem transmitidas.

```
<?xml version="1.0" encoding="windows-1252"?>
<LRIT>
  <ShipEqpt>
    <Latitude>GG.DD</Latitude>
    <Longitude>GGG.DD</Longitude>
    <TimePosition>YYYY-MM-DDTHH:MM:SSZ</TimePosition>
    <UniqueShipEquipNum>123456789</UniqueShipEquipNum>
  </ShipEqpt>
```

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-C

<ASP>

<MessageType>1</MessageType>

<MessageID>123-YYYY-MM-DDTHH:MM:SSZ </MessageID>

<ReferenceID>123-YYYY-MM-DDTHH:MM:SSZ</ReferenceID>

<IMONum>12345678</IMONum>

<MMSINum>123453467123</MMSINum>

<IRIN>AAAAAA</IRIN >

<ShipName>AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA</ShipName>

<ServiceProvider>AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA</ServiceProvider>

<TimeReceived>YYYY-MM-DDTHH:MM:SSZ</TimeReceived>

<TimeTransmitted>YYYY-MM-DDTHH:MM:SSZ</TimeTransmitted>

</ASP>

</LRIT>

I) Exemplo de mensagem

<?xml version="1.0" encoding="windows-1252"?>

<LRIT>

<ShipEqpt>

<Latitude>-22.52</Latitude>

<Longitude>-042.35</Longitude>

<TimePosition>2006-10-20T10:10:10Z</TimePosition>

<UniqueShipEquipNum>710000001</UniqueShipEquipNum>

</ShipEqpt>

<ASP>

ANEXO 2-C

<MessageType>1</MessageType>
<MessageID>0</MessageID>
<ReferenceID>0</ReferenceID>
<IMONum>12345678</IMONum>
<MMSINum>123453467123</MMSINum>
<IRIN>PWBL</IRIN >
<ShipName>BRASIL</ShipName>
<ServiceProvider>SHIP TRACKING LTD</ServiceProvider>
<TimeReceived>2006-10-20T10:11:20Z</TimeReceived>
<TimeTransmitted>2006-10-20T10:12:30Z</TimeTransmitted>

</ASP>

</LRIT>

II) Significados dos campos da mensagem:

(1) Elementos "Latitude" e "Longitude"

Representam a posição do navio. Devem ser expressos da seguinte forma:

- Latitude: Grupo de 4 dígitos, em graus e décimos de graus separados por ".", com os quadrantes representados pelos sinais "+" para norte ou "-" para sul.
- Longitude: Grupo de 5 dígitos, em graus e décimos de graus separados por ".", com os quadrantes representados pelos sinais "+" para leste ou "-" para oeste.

(2) Elemento "TimePosition"

Representa o grupo data-hora (GMT) da posição do navio. Deve ser expresso em YYYY-MM-DDThh:mm:ssZ, onde:

- YYYY: corresponde ao ano com 4 dígitos,
- MM: corresponde ao mês com 2 dígitos,
- DD: corresponde ao dia com 2 dígitos,
- T: é um carácter fixo para separação da data e hora,
- hh: corresponde a hora com 2 dígitos,
- mm: corresponde aos minutos com 2 dígitos,
- ss: corresponde aos segundos com 2 dígitos
- Z: é um carácter fixo que indica o horário UTC.

NORMAM-204/DPC**ANEXO 2-C**

Exemplo: 2006-09-20T12:05:30Z € 12 horas 5 minutos e 30 segundos do dia 20 de setembro de 2006 (GMT).

(3) Elemento "UniqueShipEquipNum"

Representa o número do equipamento (baliza eletrônica) utilizado para comunicação via satélite. Deve ser expresso em números inteiros, com tamanho máximo de 9 dígitos.

(4) Elemento "MessageType"

Representa o número do tipo da mensagem, onde:

- '1' corresponde a mensagem periódica de envio de posição;
- '2' corresponde a mensagem de posição enviada em resposta a uma requisição ('polling'); e
- '3' corresponde a mensagem de posição enviada em resposta a uma requisição em virtude de SAR.

(5) Elemento "MessageID"

Para mensagens do tipo 1 (MessageType = 1) receberá o valor '0'.

Para mensagens do tipo 2 e do tipo 3 (MessageType = 2 ou 3) deve ser expresso com 3 dígitos numéricos referente à identificação do "Data Center" que solicitou a mensagem 'pooling' ou de resposta a uma requisição SAR, e o grupo data-hora desta requisição.

(6) Elemento "ReferenceID"

Para mensagens do tipo 1 (MessageType = 1) receberá o valor '0'.

Para mensagens do tipo 2 e do tipo 3 (MessageType = 2 ou 3), deve ser expresso com 3 dígitos numéricos referente à identificação do "Data Center" que solicitou a mensagem 'pooling' ou de resposta a uma requisição SAR, e o grupo data-hora desta requisição.

(7) Elemento "IMONum"

Representa o número de identificação do navio cadastrado na 'Organização Marítima Internacional (IMO)'. Deve ser expresso em números inteiros, com tamanho máximo de 30 dígitos.

(8) Elemento "MMSINum"

Representa o número de identificação do navio no 'Maritime Mobile Service Identity (MMSI)'. Deve ser expresso em números inteiros, com tamanho máximo de 12 dígitos.

(9) Elemento "IRIN"

NORMAM-204/DPC**ANEXO 2-C**

Representa o número de identificação do navio correspondente ao 'Indicativo Radio International (Call Sign)'. Deve ser expresso em dígitos alfanuméricos, com tamanho máximo de 9 dígitos.

(10) Elemento "ShipName"

Representa o nome completo do navio. Deve ser expresso em dígitos alfanuméricos, com tamanho máximo de 64 dígitos.

(11) Elemento "ServiceProvider"

Representa o nome do provedor de serviço de acompanhamento (ASP) responsável pela transmissão desta mensagem ao CISMAR. Deve ser expresso em dígitos alfanuméricos, com tamanho máximo de 64 dígitos.

(12) Elementos "TimeReceived" e TimeTransmitted"

Representam, respectivamente, os grupos data-hora de recebimento, pelo ASP, da informação enviada pelo equipamento do navio; e da retransmissão dessa mensagem, acrescidas das informações inerentes ao ASP, ao CISMAR. Deve ser expresso da mesma forma como especificado pelo elemento "TimePosition".

ANEXO 2-D

INSTRUÇÕES SOBRE O SIMMAP

1. PROPÓSITO

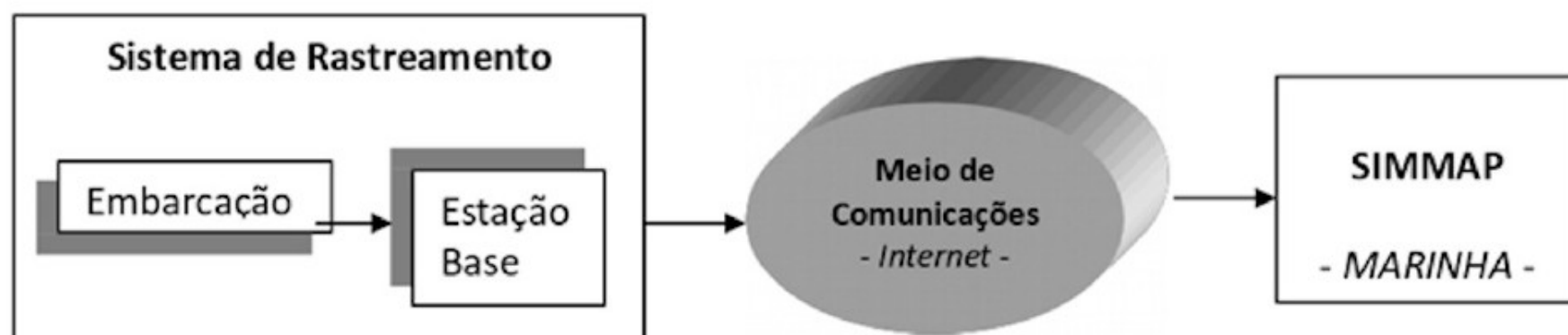
Estabelecer os requisitos básicos que garantam a conectividade e a interoperabilidade entre um sistema de rastreamento, independentemente da solução técnica a ser escolhida por cada embarcação ou por um conjunto de embarcações, e o SIMMAP.

2. CONCEPÇÃO SISTÊMICA

As embarcações deverão ser dotadas de um sistema de rastreamento automático, visando a transmissão automática dos seus dados de posição para a MB, via uma Estação Base.

A escolha do sistema de rastreamento será livre e de responsabilidade de cada embarcação ou de um conjunto de embarcações, porém deverão ser atendidos os requisitos aqui estabelecidos objetivando a integração de sistemas.

Da fonte emissora (embarcação) até o destinatário final (MB), a informação deverá percorrer dois (2) segmentos de comunicações, um bordo/terra (via rádio - Embarcação/Estação Base) e outro terrestre (Estação Base/MB), conforme ilustração abaixo.



Para tal, poderão ser utilizados sistemas comerciais com cobertura da área marítima, por intermédio da contratação de provedor(es) de serviço.

O(s) provedor(es) deverá(ão) ser devidamente habilitado(s) pela ANATEL, quando este(s) estiver(em) sediado(s) em território nacional.

A INTERNET será o meio de comunicações para a transferência dos arquivos de dados entre Estação Base e a MB, sendo que o arquivo com os dados de posição deverá ser formatado de acordo com uma das opções contidas no Apêndice I.

ANEXO 2-D

O sistema de monitoramento a ser implantado, SIMMAP, não permitirá à MB interagir diretamente com o tráfego marítimo e nem tampouco responder às situações desenvolvidas no mar, em tempo real.

3. REQUISITOS BÁSICOS**3.1. Estação de Bordo (Embarcação)**

a) ser dotada de um sistema de localização automático associado a um sistema de comunicações capazes de gerar e transmitir seus dados de posição para uma Estação Base;

b) transmitir automaticamente os seguintes dados de posição: localização (latitude e longitude), data/hora (GMT) e a identificação da embarcação;

c) os dados de posição deverão ser referenciados ao DATUM WGS-84;

d) transmitir automaticamente os dados de posição para a Estação Base, obedecendo a seguinte periodicidade:

I) Apoio marítimo: uma vez a cada duas horas;

II) Transporte de petróleo, gás e seus derivados: uma vez a cada seis horas;

III) Aquisição de dados relacionados à indústria do petróleo: uma vez a cada duas horas;

IV) Navio Sonda: uma vez a cada 12 horas; e

V) Plataforma de Perfuração: uma vez a cada 24 horas.

e) possuir alimentação elétrica, principal e de emergência;

f) ser, automaticamente, suprido de alimentação elétrica de emergência na eventual falta ou desligamento da alimentação elétrica principal;

g) permitir a inserção automática de dados de posição, sem a interferência do operador;

h) possuir um AVL com a seguinte precisão da localização: círculo de incerteza de raio menor ou igual a 500 (quinhentos) metros com centro no ponto de latitude/longitude informados; e

i) possuir um canal de comunicações (coordenação) com a Estação Base.

3.2. Estação Base

a) retransmitir automaticamente os dados de posição provenientes da estação de bordo para a MB sem introduzir atraso. É admitida uma tolerância de até trinta (30) minutos em relação ao horário da mensagem enviada pela embarcação.

NORMAM-204/DPC**ANEXO 2-D**

b) prover a retransmissão dos dados, via INTERNET, utilizando um dos seguintes mecanismos de transmissão: FTP (versão cliente ou servidor) ou correio eletrônico. Operando em FTP na versão servidor, o acesso será como usuário específico, mediante nome e senha previamente acordado entre as partes;

c) formatar os dados de posição de acordo com o mecanismo de transmissão escolhido (FTP ou correio eletrônico), em conformidade com o apêndice I, caso a embarcação não processe a formatação requerida; e

d) possuir um canal de comunicações (coordenação) com a MB e a estação de bordo.

4. CONSIDERAÇÕES GERAIS

a) A MB não arcará com qualquer tipo de ônus, objetivando a implementação e a manutenção do sistema de rastreamento; e

b) Poderá ser solicitada, em casos especiais, à critério da MB, por um período de tempo qualquer, a alteração na periodicidade da transmissão dos dados de posição acima especificada.

5. CADASTRAMENTO DAS EMBARCAÇÕES

É obrigatório o cadastramento prévio de cada embarcação na DPC, visando:

- o registro de seus dados (ex: nome, IRIN, número IMO); e
- a definição dos aspectos técnicos de integração do sistema de rastreamento adotado e

o SIMMAP (ex.: mecanismo de transmissão, formato dos dados de posição).

Qualquer alteração dos dados informados exigirá o recadastramento da embarcação.

Apêndice:**I – Formatos dos Dados de Posição**

ANEXO 2-E

INSTRUÇÕES SOBRE O SISTEMA DE IDENTIFICAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DE NAVIOS DE BANDEIRA BRASILEIRA A LONGA DISTÂNCIA (LRIT)**1. PROPÓSITO**

Fornecer as informações necessárias para a integração das embarcações ao Sistema de Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT), em atendimento à regra 19-1 do Capítulo V da SOLAS.

2. APLICAÇÃO

Aplica-se aos seguintes tipos de embarcações de bandeira brasileira, para as quais se aplica o Capítulo V da Convenção SOLAS, engajadas ou não em viagens internacionais:

- a) navios de passageiros, inclusive embarcações de passageiros de alta velocidade;
- b) navios de carga, inclusive embarcações de alta velocidade, com arqueação bruta superior ou igual a 300; e
- c) unidades móveis de perfuração "off-shore" (*MODU*).

De acordo com o parágrafo 4.2 da regra 19-1 do Capítulo V da Convenção SOLAS, estão isentas de atender aos requisitos do Sistema LRIT as embarcações, independentemente da sua data de construção, dotadas de um sistema automático de identificação (**AIS**), como definido no parágrafo 2.4 da regra 19 do Capítulo V da Convenção SOLAS e operando, exclusivamente, no interior da área marítima A1, como definida na NORMAM-201/DPC.

3. PRAZO PARA CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS LRIT

- a) embarcações de bandeira brasileira, engajadas em viagens internacionais, como definidas no item 2 deste Anexo:
 - cumprir o prazo estabelecido no item 4.1 da Resolução MSC.202(81) da IMO, que introduziu a nova regra 19-1 no Capítulo V da Convenção SOLAS; e
- b) embarcações de bandeira brasileira, NÃO engajadas em viagens internacionais, como definidas no item 2 deste Anexo:
 - cumprir até a data da vistoria anual para endosso do certificado de segurança rádio, que ocorrer após 31 de dezembro de 2009.

4. VISÃO GERAL DO SISTEMA

O apêndice I apresenta um diagrama em bloco sistêmico e os dados técnicos mais detalhados, visando a integração e operação do equipamento de bordo ao sistema LRIT.

ANEXO 2-E

A embarcação transmitirá, periodicamente, a sua posição ao CDL, via CSP/ASP, podendo o Centro de Dados alterar, remotamente, essa periodicidade, como também requisitar um pedido de posição, a qualquer tempo. Os dados recebidos serão armazenados no banco de dados do CDRL. Por sua vez, o CDRL os retransmitirá para um outro Centro de Dados, que apoia o país do porto de destino do navio, mediante solicitação formulada.

5. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

O ASP deverá estar, obrigatoriamente, associado a um CSP para prestar os serviços requeridos, ficando o primeiro como responsável por toda a atividade pertinente ao sistema LRIT perante ao Armador (ou seu preposto legal) e à MB.

O Armador deverá escolher o ASP com quem deseja operar. Para tal, poderá:

- a) selecionar uma empresa, mediante consulta à lista de ASP reconhecido(s) pela DPC, disponível na sua página na internet no endereço (www.dpc.mar.mil.br); ou
- b) selecionar uma empresa, a partir de consulta à página da ANATEL na internet (www.anatel.gov.br), que contém a relação das empresas devidamente autorizadas a prestar o serviço limitado especializado. Entretanto, a empresa escolhida, deverá ser reconhecida pela MB, mediante análise de documentos e realização de testes, em conformidade com os procedimentos contidos no Apêndice I.

Caberá ao Armador (ou seu preposto legal) os custos decorrentes da implementação e operação do sistema LRIT em sua(s) embarcação(ões).

As despesas com os serviços a serem prestados pela DPC, em decorrência da aplicação desta norma, tais como vistorias, visitas técnicas, e outros, serão indenizadas pelos interessados, de acordo com os valores vigentes, constantes do Anexo 4-B.

6. EQUIPAMENTOS DE BORDO

Os equipamentos de bordo, que constituem o sistema LRIT, deverão estar de acordo com padrões de desempenho e com os requisitos funcionais estabelecidos pela IMO.

A comprovação do atendimento ao estabelecido no parágrafo anterior será feito por meio da apresentação de documento (Exemplo: *"Type Approval Certificate"*), expedido por Sociedade Classificadora reconhecida para atuar em nome da Autoridade Marítima Brasileira, por meio de Acordo de Reconhecimento, em conformidade com a NORMAM-331/DPC, que comprove ter sido o equipamento testado e achado conforme aos requisitos técnicos estabelecidos pela IMO, correlatos aos equipamentos LRIT de bordo.

7. RECONHECIMENTO DO ASP

As empresas interessadas em serem reconhecidas pela MB a exercerem as atividades correlatas ao ASP deverão submeter-se às etapas abaixo elencadas:

ANEXO 2-E

a) Análise de documentos

Esta etapa inicia-se com o encaminhamento à DPC de requerimento, por meio do qual a empresa expressa formalmente sua intenção de ser reconhecida pela MB como ASP, bem como concorda com as exigências decorrentes necessárias ao seu reconhecimento. Anexo ao requerimento, deverão constar os seguintes documentos:

I) CNPJ, onde conste no campo referente à descrição da atividade econômica principal, atividade relacionada aos serviços de rastreamento, monitoramento e aquisição remota de dados de embarcações;

II) Contrato Social, registrado em junta comercial, cujo objeto seja a prestação de serviços de rastreamento, monitoramento e aquisição remota de dados de embarcações;

III) Certidão de Registro de pessoa jurídica no CREA do Estado da Federação, onde conste no objeto social a atividade relacionada aos serviços de rastreamento, monitoramento e aquisição remota de dados de embarcações;

IV) Ato de autorização, expedido pela ANATEL, onde conste autorização para exploração do serviço limitado privado;

V) Contrato com a empresa operadora de satélite, que exercerá a atividade de provedora de comunicações (CSP), de modo a comprovar que a requerente tem capacidade espacial do satélite para prover o serviço LRIT; e

VI) Ato de autorização, expedido pela ANATEL, no qual conste que a empresa operadora de satélite, que exercerá a atividade de CSP, possui concessão para prover o serviço espacial via satélite.

b) Visita Técnica

No caso da análise da documentação ser satisfatória, será agendada uma visita técnica, a ser realizada por peritos da MB, nas dependências da empresa requerente e suas filiais, caso haja. As despesas decorrentes serão custeadas pela empresa requerente.

c) Testes Funcionais

Concluída, satisfatoriamente, a etapa da Visita Técnica, será agendado pelo CISMAR os testes funcionais, cujos parâmetros técnicos constam no Apêndice I.

O CISMAR informará ao requerente e à DPC o resultado final dos testes. Caso este resultado seja insatisfatório, o requerente, após sanar as deficiências, poderá requerer novos testes. Se, entretanto, o resultado final dos testes for satisfatório, a DPC e o ComOpNav deverão ser informados pelo CISMAR e as seguintes ações deverão ser adotadas:

I) O ComOpNav solicitará o registro do ASP junto à IMO, via CCA-IMO;

ANEXO 2-E

II) A DPC expedirá a Portaria de reconhecimento do requerente como ASP, com validade de até cinco anos, providenciará sua publicação no Diário Oficial da União (D.O.U.) e atualizará a lista de ASP reconhecido na sua página na INTERNET; e

III) O CISMAR atualizará os dados do ASP no DDP e registrará os dados do requerente no Banco de Dados do Sistema LRIT.

8. COMISSIONAMENTO DO EQUIPAMENTO DE BORDO

O comissionamento é o conjunto de ações que possibilitará a inclusão do equipamento instalado a bordo no sistema LRIT.

É constituído de quatro etapas, obedecendo à seguinte cronologia: análise de documentos, vistoria LRIT, teste de conformidade remoto e emissão do relatório de teste de conformidade.

a) Análise de documentos

O Armador (ou seu preposto) encaminhará ao ASP reconhecido a seguinte documentação para análise:

1) formulário de requisição de vistoria e teste de conformidade preenchido (o formulário será fornecido pelo ASP);

2) Certificado de Segurança Rádio para Navios de Carga (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*);

3) Licença de Estação de Navio (emitida pela ANATEL);

4) Certificado de Segurança de Equipamento para Navios de Carga (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*);

5) Certificado de Aprovação de Equipamento (*Type Approval Certificate*) emitido por sociedade classificadora reconhecida pela DPC, no qual conste as normas da IMO sobre o LRIT, que foram atendidas durante o teste de aprovação; e

6) arranjo de antenas, mostrando a posição/identificação de cada sistema irradiante existente a bordo;

b) Vistoria LRIT

Deverá ser realizada pelo ASP uma vistoria a bordo da embarcação, com intuito de verificar se os requisitos técnicos estabelecidos nas normas da IMO, correlatas ao sistema LRIT, foram atendidas. Após a vistoria, o ASP emitirá um Relatório da Vistoria LRIT (*LRIT Survey Report*), cujo modelo consta no Apêndice II deste Anexo, o qual será encaminhado à DPC.

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-E

c) Teste de Conformidade Remoto

O teste de conformidade remoto somente será executado, quando não houver discrepância(s) correlata(s) à vistoria LRIT, até 60 dias após a sua conclusão.

Na hipótese de um resultado insatisfatório do teste de conformidade remoto, o ASP emitirá um relatório de falhas e os encaminhará à DPC e ao Armador (ou seu preposto), a fim de que as discrepâncias sejam sanadas.

d) Emissão do Relatório de Teste de Conformidade

Após a realização das etapas citadas acima, o ASP emitirá o Relatório de Teste de Conformidade (*Conformance Test Report - CTR*), cuja validade é de cinco anos, podendo a DPC determinar inspeções intermediárias, se assim julgar necessário. O ASP encaminhará a seguinte documentação digitalizada em CD-Rom:

- Para a DPC:

I) CTR nas versões inglês e português, cujo modelo consta na norma da IMO sobre o LRIT (MSC.1/Circ. 1307, de nove de junho de dois mil e nove, ou outra versão mais atual, que a substitua);

II) Relatório da Vistoria LRIT (*LRIT Survey Report*) nas versões inglês e português, cujo modelo consta no Apêndice II deste Anexo, onde deverá constar os requisitos adotados na realização da vistoria LRIT;

III) Relatório de Teste de Conformidade Remoto (*Remote Conformance Test Report*) nas versões inglês e português, cujo modelo consta no Apêndice III deste Anexo, onde deverá constar os requisitos e os procedimentos adotados na realização do teste;

IV) Certificado de aprovação de equipamento (*Type Approval Certificate*) emitido por sociedade classificadora reconhecida pela DPC, no qual conste as normas da IMO sobre o LRIT, que foram atendidas durante o teste de aprovação;

V) Relatório fotográfico de instalação dos equipamentos LRIT (*Installation Picture Report*), nas versões inglês e português, onde deverá constar fotografias coloridas da posição de instalação e identificação do equipamento LRIT; do painel elétrico de distribuição de energia principal, que alimenta o equipamento; dos disjuntores de conexão e do local de instalação da antena;

VI) Licença de Estação de Navio (emitido pela ANATEL);

VII) Certificado de Segurança Rádio para Navios de Carga ou Navios de Passageiros, conforme o caso (*Cargo Ship Safety Radio Certificate or Passenger Ship Safety Certificate*), exceto para embarcações de alta velocidade;

NORMAM-204/DPC**ANEXO 2-E**

VIII) Certificado de Segurança de Equipamento para Navios de Carga ou de Passageiros, conforme o caso (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate or Passenger Ship Safety Certificate*), exceto para embarcações de alta velocidade; e

IX) Certificado de Segurança para Embarcações de alta velocidade (*High-Speed Craft Safety Certificate*), para embarcações de alta velocidade, enquadradas nos requisitos do Código Internacional de Segurança para embarcações de alta velocidade (1994 *HSC Code* ou 2000 *HSC Code*).

- Para o Armador (ou seu preposto):

CTR nas versões inglês e português, cujo modelo consta na norma da IMO sobre o LRIT (MSC.1/Circ. 1307, de nove de junho de dois mil e nove, ou outra versão mais atual, que a substitua).

A DPC poderá autorizar, por um período de até noventa dias, a emissão do Relatório Provisório de Teste de Conformidade, para embarcações novas ou em processo de mudança para a bandeira brasileira, devendo em ambos os casos cumprir os procedimentos previstos neste item.

9. CADASTRAMENTO DE EMBARCAÇÃO NO CDRL

Após o recebimento da documentação, a DPC a analisará e encaminhará ao CISMAR o Relatório de Teste de Conformidade, a fim de promover o respectivo cadastro da embarcação no banco de dados do sistema LRIT.

10. ATIVAÇÃO DO SERVIÇO LRIT JUNTO AO ASP

Após o recebimento do CTR, o Armador (ou seu preposto) providenciará, de imediato, a ativação do serviço junto ao ASP, habilitando as comunicações entre a embarcação e o CDRL.

Quando da entrada em operação do equipamento LRIT, os problemas técnicos que porventura acontecerem, serão tratados pelo ASP diretamente com o CDRL.

A(s) embarcação(ões), com o serviço ativado junto ao ASP e, conseqüentemente, com as comunicações estabelecidas com o CDRL poderá(ão) interromper a transmissão dos dados de posição via e-mail prevista no Anexo 3-C desta Norma.

11. INTERRUPÇÃO DA TRANSMISSÃO DA MENSAGEM LRIT EM SITUAÇÕES ESPECIAIS

O Armador deverá informar à DPC, antecipadamente, quando a embarcação estiver em faina de reparos, docada ou em processo de desativação (*laid-up*), por meio de documento formal, explicitando o motivo do desligamento do equipamento e o período em que haverá a interrupção temporária ou não da transmissão da mensagem LRIT.

ANEXO 2-E

No caso da embarcação apresentar falhas na transmissão LRIT, sem a devida justificativa por parte do Armador, por um período de 30 dias consecutivos, a DPC poderá autorizar uma nova inspeção no equipamento de bordo. Essa nova inspeção terá o intuito de verificar e sanar problemas existentes no sistema LRIT da embarcação.

12. RENOVAÇÃO DO CTR

O Armador deverá solicitar ao ASP a renovação do CTR, com antecedência mínima de trinta dias do vencimento do CTR em vigor.

Durante o processo de renovação do CTR, a DPC poderá autorizar uma nova inspeção no equipamento de bordo. Após a autorização da DPC para a realização de uma nova inspeção, o ASP deverá proceder conforme o previsto nas alíneas “b” e “c” do item 8. Após a inspeção, o ASP emitirá um novo CTR, com validade de cinco anos.

O ASP deverá encaminhar a DPC cópia do CTR da embarcação.

13. INFORMAÇÕES GERAIS

A qualquer tempo, caso os procedimentos ou requisitos estabelecidos neste Anexo e nos documentos expedidos pela IMO não sejam atendidos, o reconhecimento outorgado ao ASP pela MB poderá ser cancelado. Neste caso, o documento que cancela o reconhecimento em tela será disponibilizado no sítio da DPC na internet no endereço “www.dpc.mar.mil.br”, a fim de que seja dada publicidade ao ato.

14. APÊNDICES

- I - Manual de Utilização do Web Service;
- II - Relatório da Vistoria LRIT (*LRIT Survey Report*), nas versões inglês e português; e
- III - Relatório de Teste de Conformidade Remoto (*Remote Conformance Test Report*) nas versões inglês e português.

ANEXO 2-F



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



**DENÚNCIA DE INVASÃO NA ÁREA DE SEGURANÇA DE PLATAFORMA DE PETRÓLEO E
DEMAIS UNIDADES OFFSHORE**

(Denouncement of Invasion inside Security Area of Oil Platform and Offshore Unit)

DADOS DA UNIDADE OFFSHORE (Offshore Unit Data)	
Nome da Unidade Offshore (Offshore Unit)	Bandeira (Flag)
IRIN (Call Sign)	Nº IMO (IMO number)
Latitude	Longitude
Campo e Bacia Petrolífera (Oil Field and Basin)	
Empresa Operadora da Unidade (Unit's Operator)	
Responsável pela Unidade (Unit's Responsible)	
Telefone de Contato da Unidade (Unit's Phone Number)	

DADOS DA EMBARCAÇÃO INFRATORA (Offender Vessel's Data)	
Nome da Embarcação (Vessel's Name)	Bandeira (Flag)
Nº de Inscrição (only for Brazilian Flag)	Porto de Inscrição (Port of Registry)
Tipo da Embarcação (Type of Vessel)	Nº IMO (IMO number)
Cor predominante do casco (Hull's Colour)	Cor predominante da superestrutura (Superstructure's Colour)

ANEXO 2-F

Comprimento aproximado da Embarcação (Approximated Length of Vessel)	Tipo do material do casco (Hull material's type)
Data-Hora da Verificação do Evento (Date-Time of Verification)	
Relato sucinto do Fato (Short Description of the Fact)	

Observações: (Remarks)

Anexar fotografias ou vídeos da embarcação infratora registrando a invasão da área e sua distância da plataforma com resolução suficiente à identificação das características da embarcação, destacando o porto e nº de inscrição.

(Please attach photocopies or videos of the offender vessel with the enough resolution to identify her, including the port and number of registry and the distance from the vessel to the platforms)

Encaminhar este Relatório para o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), no endereço: cismar.cctram@marinha.mil.br

(Send this report to the Centro Integrado de Segurança Marítima – CISMAR, to the following internet e-mail: cismar.cctram@marinha.mil.br)

Não deixar campos em branco. Usar uma das seguintes expressões: NÃO APLICÁVEL, NÃO IDENTIFICADO ou NÃO OBTIDO

(Don't leave fields blank. Use one of the following expressions: NOT APPLICABLE / NOT IDENTIFIED or NOT ACQUIRED)

No relato sucinto do Fato poderão ser descritos os seguintes aspectos:

(On the Short Description of the Fact, describe the risks caused by vessel to the platforms during the invasions)

Caracterização do perigo associado à invasão constatada, entre as opções tais como:

- Potencial risco de explosão da unidade de produção;
- Possibilidade de incêndio, devido à aproximação de embarcações não autorizadas ao queimador de gases da plataforma;
- Contaminação por gás;
- Interferência às operações do heliponto das plataformas;
- Derramamento de líquidos quentes ou com teor de petróleo sobre as embarcações;
- Choque da embarcação com estruturas da plataforma, equipamentos, instalações submarinas e sistemas de fundeio;
- Abalroamento e interferência em atividades das embarcações de apoio marítimo;
- Risco aos mergulhadores profissionais que realizam atividades de manutenção nas plataformas e equipamentos submarinos; e
- Interferência nos mangotes de descarga entre o FPSO e o navio aliviador.

ANEXO 2-F

_____, em _____ de _____ de _____.

Local (Place)Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação/Plataforma
(Signature of Vessel/Platform's Representative)
Nome e CPF (Name and document)

TESTEMUNHA 1 (Witness 1)
Nome e CPF (Name and document)

TESTEMUNHA 2 (Witness 2)
Nome e CPF (Name and document)

ANEXO 2-G



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



COMUNICAÇÃO DE MOVIMENTAÇÃO DE PLATAFORMA AUTOPROPULSADA,
NAVIO SONDA OU UNIDADE OFFSHORE AUTOPROPULSADA

(Communication of Movement of Platform Self-Propelled, Drilling Ship or Offshore Unit Self-Propelled)

Do (from): _____
Ao (to): _____
(Capitania dos Portos/Harbour Master)

DADOS DA MOVIMENTAÇÃO (Movement's Data)	
Nome da Embarcação (Vessel's Name)	Bandeira (Flag)
Tipo da Embarcação (Vessel's Type)	
IRIN (Call Sign)	Nº IMO (IMO number)
Campo e Bacia Petrolífera de Origem (Offshore Oil Field and Basin of Origin)	Latitude e Longitude de Origem (Latitude and Longitude of Origin)
Campo e Bacia Petrolífera de Destino (Offshore Oil Field and Basin of Destination)	Latitude e Longitude de Destino (Latitude and Longitude of Destination)
Data-hora Estimada de Partida (Estimated Date-Hour of Departure)	Data-hora Estimada de Chegada (Estimated Date-Hour of Arrival)
Empresa Operadora da Embarcação (Vessel's Operator)	
Nome, endereço, e-mail e telefone do representante (Name, address, e-mail and phone of vessel's representative)	

ANEXO 2-G

Observações: (Remarks)

1. Somente aplicável às embarcações autopropulsadas
(only applicable to self-propelled vessels).
2. A embarcação deve cumprir com o envio de informações sobre o tráfego marítimo previsto na Seção III da NORMAM-204/DPC
(The vessel must carry out with sending of information about maritime traffic as per Section III of NORMAM-204/DPC).

_____, em _____ de _____ de _____.

Local (Place)Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)
Nome e CPF (Name and CPF)

ANEXO 2-H



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



PLANILHA DE DADOS DO GMDSS
(GMDSS Data Sheet)

Dados da EPIRB (EPIRB's Data)	
Nº de Série EPIRB (EPIRB Serial Number):	
Nº MMSI:	
Dados da Embarcação (Data of the Vessel)	
Nome da Embarcação (Vessel's Name):	
Tipo de Embarcação (Vessel's Type) (*):	
Bandeira (Flag):	
Porto de Registro (Port of Registry):	
Nº IMO (IMO Number):	
IRIN (Call Sign):	
Nº Inscrição Nacional (National Number):	
Arqueação Bruta (Gross Tonnage):	
Comprimento Total (LOA):	
Boca (Beam):	
Calado Máximo (Maximum Draft):	
Velocidade Máxima (Maximum Speed):	
Tipo Casco (Type of Hull):	
Cor Casco (Colour of the Hull):	

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-H

Tipo Superestrutura (Type of Superstructure):	
Cor Superestrutura (Colour of Superstructure):	
Nº de Tripulantes (Crew's Number):	
Nº de Passageiros (Passagers's Number):	
Nº INMARSAT (Inmarsat Number):	
Tipo da Estação INMARSAT (Type of Inmarsat Station):	
E-mail:	

(*) Este campo deverá ser preenchido com o código especificado nesta planilha.

(This space must be filled with specified code as per mentioned below.).

(**) Encaminhar esta planilha para o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), no seguinte endereço de e-mail: cismar.cctram@marinha.mil.br ou para o fax: +55-21-2104.6341.

(Send this document to the Command of the Maritime Traffic Naval Control – CISMAR, by the following e-mail address: cismar.cctram@marinha.mil.br or to the fax number: +55-21-2104.6341.)

_____, em _____ de _____ de _____
Local (Place) Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

Tipos de Embarcações (Type of Vessels)	
TME	ROLL-ON ROLL-OFF (Ro-Ro)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-H

TMF/PRR	PASSAGEIROS/ROLL-ON ROLL-OFF (<i>Passenger / Ro-Ro</i>)
TMFR	FERRY BOAT
TMGB	QUEBRA-GELO (<i>Icebreaker</i>)
TMH	CARGA GERAL (<i>General Cargo</i>)
TMK/ TMLS	OUTRAS EMBARCAÇÕES (<i>Other Vessels</i>)
TMM	PESQUISA (<i>Research</i>)
TMOR	PETROLEIRO (<i>Oil Tanker</i>)
TMOS	QUÍMICO (<i>Chemical Tanker</i>)
TMOT	GASES LIQUEFEITOS (<i>Gas Tanker</i>)
TMP	PASSAGEIRO (<i>Passenger</i>)
TMR	CARGA REFRIGERADA (<i>Refrigerated Cargo</i>)
TMT/TMTR/TMTS	REBOCADOR EMPURRADOR (<i>Tug / Pusher</i>)
TU/TUB/TUR	PESQUEIRO (<i>Fishing</i>)
NCI	NAVIO CISTERNA (<i>Storage Ship</i>)
DQF	DIQUE FLUTUANTE (<i>Floating Dock</i>)
NGR	GRANELEIRO (<i>Bulk Carrier</i>)
PSC	PASSAGEIRO/CARGA GERAL (<i>Passenger / General Cargo</i>)
PLT	PLATAFORMA (<i>Platform</i>)
NPC	PORTA CONTENTOR (<i>Containership</i>)
NSC	NAVIO SONDA (<i>Drilling Ship</i>)
SUP	SUPPLY (<i>includes PSV, AHTS, PLSV, OSV and others</i>)

ANEXO 2-I



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(*Federative Republic of Brazil*)
MARINHA DO BRASIL
(*Brazilian Navy*)
Diretoria de Portos e Costas
(*Directorate of Ports and Coasts*)



INFORMAÇÃO SOBRE CLANDESTINO
(*STOWAWAY INFORMATION*)

Dados da Embarcação (<i>Data of the Vessel</i>)		
Nome do navio (<i>Name of ship</i>):	Endereço do representante da embarcação (<i>Address of the vessel's representative</i>):	
Número IMO (<i>IMO Number</i>):	IRIN (<i>Call Sign</i>):	
Bandeira (<i>Flag</i>):	Número do INMARSAT (<i>INMARSAT number</i>):	
Armador (<i>Shipowner</i>):	Porto de Registro (<i>Port of registry</i>):	
Endereço do armador (<i>Shipowner address</i>):	Nome do Comandante (<i>Name of Master</i>):	
Representante da embarcação no próximo porto (<i>Vessel's representative in next port</i>):		
Dados do Clandestino (<i>Data of the Stowaway</i>)		
Nome (<i>Given name</i>):	Outras línguas (<i>Other languages</i>):	Nacionalidade alegada (<i>Claimed nationality</i>):
Sobrenome (<i>Surname</i>):	Endereço residencial (<i>Home address</i>):	Data/Hora em que foi encontrado a bordo (<i>Date/Time found on board</i>):
Nome pelo qual é conhecido (<i>Name by which known</i>):	País de domicílio (<i>Country of domicile</i>):	Local de embarque (<i>Place of boarding</i>):
Data de nascimento (<i>Date of birth</i>):	Tipo de documento de identidade: (<i>ID-document type</i>):	País de embarque (<i>Country of boarding</i>):
Local de nascimento (<i>Place of birth</i>):	Número da Carteira de Identidade (<i>ID Card No.</i>):	Data/Hora de embarque (<i>Date/Time of boarding</i>):

ANEXO 2-I

Sexo <i>(Gender):</i>	Se houver <i>(If yes),</i> quando foi emitida <i>(When issued):</i>	Destino final pretendido <i>(Intended final destination):</i>
Língua que fala <i>(Spoken):</i>	Onde foi emitida <i>(Where issued):</i>	Razões alegadas para embarcar no navio <i>(Stated reasons for boarding the ship):</i>
Língua que lê <i>(Read):</i>	Data de validade <i>(Date of expiry):</i>	
Língua que escreve <i>(Written):</i>	Emitida por <i>(Issued by):</i>	
Fotografia do clandestino <i>(Photograph of the stowaway):</i>		
Descrição física do clandestino <i>(General physical description of the stowaway):</i>		
Outros detalhes <i>(Other details)</i>		
Método de embarque, incluindo outras pessoas envolvidas, como por exemplo: tripulação, trabalhadores portuários, etc, e se o clandestino foi colocado em carga/container ou escondido no navio <i>(Method of boarding, including other persons involved, e.g. crew, port workers, etc, and whether the stowaway was secreted in cargo/container or hidden in the ship):</i>		
Inventário dos bens do clandestino <i>(Inventory of stowaway's possessions):</i>		
Declaração feita pelo clandestino <i>(Statement made by the stowaway):</i>		
Declaração feita pelo comandante, incluindo quaisquer observações sobre a credibilidade das informações fornecidas pelo clandestino <i>(Statement made by the master, including any observations on the credibility of the information provided by</i>		

ANEXO 2-I

<i>the stowaway</i>):
Data da entrevista (<i>Date of interview</i>):
Assinatura do clandestino (<i>Stowaway's signature</i>):

Local (*Place*)

, em de de

Data (*Date*)

Assinatura do Representante da Embarcação
(*Signature of Vessel's Representative*)

ANEXO 2-J



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(*Federative Republic of Brazil*)
MARINHA DO BRASIL
(*Brazilian Navy*)
Diretoria de Portos e Costas
(*Directorate of Ports and Coasts*)



**DENÚNCIA DE SUSPEITA DE PRÁTICA DE ATIVIDADE IRREGULAR NAS
ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (AJB)**

(*Denouncement of Suspicious Irregular Activity in Brazilian Jurisdictional Waters*)

DADOS DO DENUNCIANTE (<i>Denunciator's Data</i>)	
Nome e CPF do Denunciante (<i>Denunciator's Name and Document</i>)	
Telefone de Contato (<i>Responsible's Phone Number</i>)	E-mail de contato (<i>Responsible's e-mail</i>)
Nome da Embarcação (<i>Vessel's Name</i>)	Bandeira (<i>Flag</i>)
Nº IMO (<i>IMO Number</i>)	IRIN (<i>Call Sign</i>):
Nº de Inscrição (<i>only for Brazilian Flag</i>)	Porto de Inscrição (<i>Port of Registry</i>)
Responsável pela Embarcação (<i>Responsible for Vessel</i>)	Latitude / Longitude (<i>Latitude/Longitude</i>)

DADOS DA EMBARCAÇÃO SUSPEITA (<i>Suspicious Vessel's Data</i>)	
Nome da Embarcação (<i>Vessel's Name</i>)	Bandeira (<i>Flag</i>)
Nº IMO (<i>IMO Number</i>)	IRIN (<i>Call Sign</i>):
Nº de Inscrição (<i>only for Brazilian Flag</i>)	Porto de Inscrição (<i>Port of Registry</i>)
Tipo da Embarcação/Carga (<i>Type of Vessel/Cargo</i>)	Nº IMO (<i>IMO Number</i>)
Cor predominante do casco (<i>Hull's Colour</i>)	Cor predominante da superestrutura (<i>Superstructure's Colour</i>)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-J

Comprimento aproximado da Embarcação (Approximate Length of Vessel)	Tipo do material do casco (Hull material's type)
Data-Hora da Verificação do Evento e Duração (Date-Time of Verification and Duration)	Latitude / Longitude do Evento (Latitude / Longitude of Verification)
Rumo (Course)	Velocidade (Speed)
Tipo de atividade suspeita (Type of suspicious activity) () Roubo armado - águas interiores e até 12 MN (Armed robbery – inland waters and up to 12NM); () Pirataria - além das 12 MN (Piracy – beyond 12 NM); () Pesca Ilegal, Não Declarada ou Não Regulamentada (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing); () Transferência de carga entre embarcações - Operação Ship-to-Ship (Cargo transfer between vessels - Ship-to-Ship Operation); () Descumprimento de regra de Passagem Inocente (Non-compliance with the Innocent Passage rule); () Poluição marinha ou fluvial (Marine or River Pollution); () Emissões irregulares - HF, VHF, UHF, Spoofing-AIS (Irregular emissions - HF, VHF, UHF, Spoofing-AIS); () Tráfico - pessoas, armas, drogas - pelo mar ou rio (Trafficking - people, weapons, drugs - by sea or river); () Contrabando de mercadorias (Smuggling of goods); () Outras Suspeitas (Other types of suspicion).	
Relato sucinto do Fato (Short Description of the Fact)	

_____, em _____ de _____ de _____.
Local (Place) Data (Date)

Observações: (Remarks)

- 1) **Anexar fotografias ou vídeos da embarcação suspeita, registrando a prática com resolução suficiente à identificação das características da embarcação, destacando o porto e nº de inscrição.** (Please attach photocopies or videos of the offender vessel with enough resolution to identify her, including the port and number of registry).
- 2) **Encaminhar este relatório, preferencialmente, por correio eletrônico para o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), no endereço: cismar.cctram@marinha.mil.br, ou entregar, pessoalmente, em qualquer unidade representante da Autoridade Marítima Brasileira.** (Send this report, preferably, by e-mail to the Integrated Maritime Security Center–CISMAR, to the following internet e-mail:cismar.cctram@marinha.mil.br, or deliver, in person, to any representative unit of the Brazilian Maritime Authority).
- 3) **Não deixar campos em branco. Usar uma das seguintes expressões: NÃO APLICÁVEL, NÃO IDENTIFICADO ou NÃO OBTIDO** (Don't leave fields blank. Use one of the following expressions: NOT APPLICABLE / NOT IDENTIFIED or NOT ACQUIRED).

NORMAM-204/DPC

ANEXO 2-J

- 4) No “Relato sucinto do Fato” poderão ser descritos aspectos adicionais, como por exemplo: (*On the Short Description of the Fact, additional aspects may be described, such as*):
- Utilização de apetrechos de pesca inadequados (*Use of inadequate fishing gear*);
 - Atividade de pesca praticada dentro de área de preservação ou em época de defeso (*Fishing activity practiced within a preservation area or during the closed season*);
 - Embarcação de bandeira estrangeira praticando pesca nas águas jurisdicionais brasileiras (*Vessel of a foreign flag practicing fishing in Brazilian jurisdictional waters*);
 - Embarcação sem a identificação da bandeira (*Vessel without identification of the flag*);
 - Embarcação sem emissão de AIS (*Vessel not transmitting AIS data*);
 - Navegação com perfil suspeito (*Navigation with suspicious profile*);
 - Poluição proveniente de vazamento da embarcação (*Marine pollution from vessel leakage*);
 - Aproximação suspeita de embarcação (*Suspicious vessel approach*);
 - Fundeio ou navegação em área proibida (*Anchoring or navigation in prohibited area*);
 - Qualquer outra informação adicional que melhor descreva a atividade irregular (*Any other additional information that better describes the irregular activity*).

ANEXO 2-K



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



COMUNICADO PRELIMINAR DE INCIDENTE DE DERRAMAMENTO DE ÓLEO E DERIVADOS
EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

(Preliminary Notice of Oil Spill Incident in Brazilian Jurisdictional Waters)

Identificação do navio/plataforma/instalação de apoio que originou o incidente <i>Identification of the ship/platform/support facility that originated the incident</i>	
Nome da embarcação/instalação: <i>(Vessel/facility name:)</i>	
Bandeira: <i>(Flag:)</i>	
Nº IMO: <i>(IMO number:)</i>	IRIN: <i>(Call sign:)</i>
Data e hora da primeira observação <i>(Date and time of first observation)</i>	
Hora: <i>(Hour:)</i>	Dia/mês/ ano: <i>(Day/month/hour:)</i>
Data e hora estimada do incidente <i>(Estimated date and time of incident)</i>	
Hora: <i>(Hour:)</i>	Dia/mês/ano: <i>(Day/month/hour:)</i>
Localização geográfica do incidente <i>(Geographic location of the incident)</i>	
Latitude (Lat):	Longitude (Long):
Localização geográfica para águas interiores <i>(Geographic location for inland waters)</i>	
Distância a montante da cidade mais próxima: <i>(Upstream distance from nearest town:)</i>	
Distância a jusante da cidade mais próxima: <i>(Downstream distance from nearest town:)</i>	

ANEXO 2-K

Óleo/derivado derramado <i>(Spilled oil/products)</i>		
Tipo de óleo: <i>Oil type:</i>		
Volume estimado: <i>Estimated volume:</i>		
Causa provável do incidente <i>(Probable cause of incident)</i>		
Situação atual da descarga <i>(Current discharge status)</i>		
☐ Paralisada <i>Paralyzed</i>	☐ Não foi paralisada <i>Was not paralyzed</i>	☐ Sem informação <i>No information</i>
Medidas de salvamento e assistência <i>(Rescue and assistance measures)</i>		
☐ Sem evidência de ação ou providência no momento <i>(No evidence of action or remedy at this time)</i>		
☐ Acionado Plano de Emergência <i>(Activated Emergency Plan)</i>		
☐ Individual		
☐ Acionado Plano de Área <i>(Activated Area Plan)</i>		
☐ Outras providências. Qual (is): <i>(Other arrangements. Which?)</i>		
Data e hora da comunicação <i>(Communication date and time)</i>		
Hora: <i>(Hour:)</i>	Dia/mês/ano <i>(Day/month/year:)</i>	
Outras informações relevantes: <i>(Other relevant informations)</i>		
Identificação do Informante <i>(Informant Identification)</i>		
Nome completo: <i>(Full name:)</i>		
Local e data: <i>(Place and date:)</i>		
Telefone: <i>(Telephone:)</i>	E-mail:	

ANEXO 2-K

Empresa/Particular:
(Company/Private:)

Assinatura do Representante da Embarcação/Instalação
(Signature of the Vessel/Facility Representative)
Nome e CPF
(Name and document)

ANEXO 3-A



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



CERTIFICADO DE EMBARCAÇÃO FORA DE OPERAÇÃO

Nº _____

Agente da Autoridade Marítima (CP/DL/AG):		
Certifico que a embarcação abaixo mencionada encontra-se autorizada a permanecer fora de operação no período de _____ a _____, pelo seguinte motivo:		
() aguardando contrato comercial () em processo de mudança de bandeira () em reparos () em período de defeso da pesca () sub judice () em condição laid-up		
Dados da Embarcação		
Nome da Embarcação:	Tipo de Embarcação:	Bandeira:
Nº IMO:	Nº Inscrição na Autoridade Marítima:	IRIN:
Ano de Construção / Idade:	Arqueação Bruta:	Tonelagem Porte Bruto:
Proprietário / Armador:		
Afretador:		
Seguro P&I / Validade:		
Seguro de Responsabilidade Civil por Danos a Terceiros e ao Meio Ambiente / Validade:		
Sociedade Classificadora da Embarcação / Entidade Certificadora:		
Certificado de Classe / Validade:		
Local onde embarcação permanecerá fora de operação:		
Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) ou Safe Manning Document (SMD)		

ANEXO 3-A

(somente para autorização em condição <i>laid-up</i>)
☐ Embarcação parcialmente desguarnecida ☐ Embarcação totalmente desguarnecida Especificar a situação do CTS ou do SMD para a condição <i>laid-up</i>:
Observações

Esta autorização se restringe à competência da Autoridade Marítima Brasileira, não eximindo o responsável pela embarcação das obrigações perante os demais órgãos governamentais envolvidos com a atividade em questão, em especial a Receita Federal do Brasil.

Local

, em de de

Data

(Nome e Assinatura)

Posto e Função

NORMAM-204/DPC

ANEXO 3-B

TABELA DE INDENIZAÇÕES

Para efeitos desta norma, os valores indenizáveis são estabelecidos conforme a seguir:

VISTORIA / SERVIÇO	INDENIZAÇÃO
1. Vistoria LRIT, nos casos em que houver acompanhamento de representante(s) da MB.	R\$ 700,00 (setecentos reais)
2. Visita técnica para cadastramento de Provedor de Serviço STS/STB e de <i>Bunkering</i> .	R\$ 700,00 (setecentos reais)
3. Visita técnica para renovação do cadastramento de Provedor de Serviço STS/STB.	R\$ 700,00 (setecentos reais)
4. Visita técnica para acompanhamento de operação STS/STB.	R\$ 700,00 (setecentos reais)
5. Vistoria ou perícia (prévia, periódica, e de retorno à condição normal de operação) para condição <i>laid-up</i> de embarcação de apoio marítimo (bandeira brasileiras e/ou estrangeira).	R\$ 700,00 (setecentos reais)
6. Retirada de Exigências da vistoria ou perícia (prévia, periódica, e de retorno à condição normal de operação) para condição <i>laid-up</i> de embarcação de apoio marítimo (bandeiras brasileira e/ou estrangeira).	R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais)
7. Serviço de análise do processo e emissão de parecer para homologação de comboios fluviais.	R\$ 700,00 (setecentos reais)
8. Inspeções a serem realizadas para o teste prático do comboio (viagem teste).	R\$ 700,00 (setecentos reais)

OBSERVAÇÕES:

1) No caso de qualquer atividade fora do Brasil, serão acrescidos os valores do custo das diárias no exterior, de acordo com os valores adotados pela MB; e

2) Para a prestação de serviços no Brasil ou no exterior, caberá ao interessado prover as passagens aéreas, hospedagem e os deslocamentos necessários.

ANEXO 5-A



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(*Federative Republic of Brazil*)
MARINHA DO BRASIL
(*Brazilian Navy*)
Diretoria de Portos e Costas
(*Directorate of Ports and Coasts*)



Nº: DPC ou CP/DL ____/____

FICHA CADASTRAL DE PROVEDOR DE SERVIÇO STS / STB
(*STS-STB Service Provider Registration*)

Dados da Empresa	
Razão Social:	
CNPJ:	
Atividade Econômica Principal:	
Endereço:	
Telefones:	
E-mail:	
Diretor(es):	
Dados do Gerente de Operações STS / STB	
Nome:	
CPF:	
Telefones:	
E-mail:	
Certificação ISO 9001	
Norma / Versão:	
Empresa Certificadora:	
Nº Certificado / Validade:	
Escopo da Certificação:	
Características do Provedor de Serviço	
Tipo de Provedor:	() STS () STB () STS e STB
Área(s) de Operação pretendida(s):	() Mar Aberto () Área(s) Portuária(s) Especificar: _____

A empresa foi submetida à visita técnica em ____/____/____, e encontra-se cadastrada junto a Autoridade Marítima Brasileira como Provedor de Serviço ____ (STS/STB),

ANEXO 5-A

de acordo com o estabelecido no Capítulo 5 das Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras - NORMAM 204/DPC.

_____, em _____ de _____ de _____.
Local Data

Válido até ____ / ____ / ____.

(Nome e Assinatura)
Posto / Função

ANEXO 5-B



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



Nº DPC ou CP-DL ____/____

AUTORIZAÇÃO DE ÁREA DE OPERAÇÃO STS

Autorizo a empresa _____, a realizar operação *Ship to Ship* em Águas Jurisdicionais Brasileiras, na área sob jurisdição da _____ (CP/DL), conforme abaixo discriminado:

Cadastro de Provedor de Serviço STS	
Ficha Cadastral de Provedor de Serviço STS nº ____/____	
Validade:	
Local e Tipo de Operação STS	
ÁREA PORTUÁRIA (especificar o porto e área portuária)	() Atracada () Fundeada
MAR ABERTO (especificar o nome da área STS)	() Em movimento () Fundeada
Descrição do Tipo de Operação STS	
Área Geográfica da Operação STS	
Latitude	Longitude

ANEXO 5-B

Tipos e Características Operacionais dos Navios envolvidos na Operação STS
Descrição da Carga para Transferência
Dados do Provedor de Serviço STS
Limites Meteoceanográficos para Operação

Esta autorização não desobriga o responsável do cumprimento dos demais dispositivos e de portar outros documentos e certificados previstos na legislação em vigor.

Válido até ____/____/____.

_____, em ____ de _____ de _____

LocalData

(Nome e Assinatura)

Posto / Função

ANEXO 5-C



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



NOTIFICAÇÃO DE PREVISÃO DE CHEGADA - OPERAÇÃO STS EM MAR ABERTO
(Notice of Arrival for Ship To Ship Operation at Sea)

Dados da Operação STS (Data of the STS Operation)		
Data/Hora Estimada do Início da Operação (Estimated Date-Time of the Commencement):		Duração Estimada da Operação (Estimated Duration of the Operation):
Tipo de Operação (Type of Operation): () Em movimento (Underway) () Fundeada (At anchor)		Tipo e Quantidade de Carga a ser transferida (Oil Type and Quantity to be transfered):
Localização Geográfica do Início da Operação - Latitude / Longitude (Geographical Location at the Commencement of the Operation – Lat / Long):		
Os navios envolvidos possuem Plano de Operações STS conforme a Regra 41 do Capítulo 8 do Anexo I da MARPOL 73/78? (Are the ships have STS Operations Plan in compliance with regulation 41 of chapter 8, Annex I of MARPOL 73/78?: () Sim (Yes) () Não (No)		
Dados do Navio (Ship's Data)	Navio que Descarrega (Discharging Ship)	Navio Recebedor (Receiving Ship)
Nome da Navio (Ship's Name):		
Bandeira (Flag):		
Nº IMO (IMO Number):		
IRIN (Call Sign):		
Ano de Construção (Build Year):		
Arqueação Bruta (Gross Tonnage):		
Armador (Shipowner):		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-C

Sociedade Classificadora (<i>Classification Society</i>):		
Data e local da última inspeção SIRE (<i>date and place of last SIRE inspection</i>):		
Clube de P&I (P&I Club):		
Validade do Seguro P&I (<i>Validity of P&I Certificate</i>):		
Data/Hora Estimada de Chegada (<i>Estimated Date-Time of Arrival</i>):		
Porto e País de Origem (Last Port/Country):		
Porto e País de Destino (<i>Port of Destination/Country</i>):		
Dados do Provedor de Serviço STS (Data of STS Service Provider)		
Provedor de Serviço STS (STS Service Provider):		
Nome do Responsável pelo Controle Consultivo Total (Name of POAC):		
Nome do Capitão de Manobras (Name of the STS Mooring Master):		
Nome do Capitão de Manobras Assistente (Name of the STS Mooring Master Assistant):		
Nome das Embarcações de Apoio a Operação / nº IMO / IRIN (<i>Names of the Lightering Support Vessels / IMO nº / Call Sign</i>):		
A Embarcação de Apoio a Operação STS é do tipo <i>fire-fighting</i>? (<i>Lightering Support Vessel is fire-fighting's type?</i>) (☐) Sim (Yes) (☐) Não (No)		
A Embarcação de Apoio a Operação STS possui equipamento de resposta a vazamentos de óleo? (<i>Lightering Support Vessel is equipped with oil-spill response equipment?</i>) (☐) Sim (Yes) (☐) Não (No)		
Os Comandantes dos Navios estão cientes de que devem aderir ao Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), conforme previsto no capítulo 2 da NORMAM-204? (<i>Are Masters aware that they must adhere to the Maritime Traffic Information System – SISTRAM, in accordance with Chapter 2 of the NORMAM-204?</i>) (☐) Sim (Yes) (☐) Não (No) Em caso negativo, informar o motivo (If no, please inform the reason).		

ANEXO 5-C

Observações (Remarks)

Estou ciente de que responderei administrativa, civil e penalmente pelos eventuais dados incorretos constantes da presente declaração.
(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

Local (Place)

, em de de

Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

ANEXO 5-D



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(*Federative Republic of Brazil*)
MARINHA DO BRASIL
(*Brazilian Navy*)
Diretoria de Portos e Costas
(*Directorate of Ports and Coasts*)

**NOTIFICAÇÃO DE SAÍDA - OPERAÇÃO STS EM MAR ABERTO***(Notice of Departure - Ship To Ship Operation at Sea)*

Dados da Operação STS (<i>Data of the STS Operation</i>)		
Data/Hora do Término da Operação (<i>Date-Time of the End of Operation</i>):		Duração Total da Operação (<i>Duration of the Operation</i>):
Tipo de Operação (<i>Type of Operation</i>): () Em movimento (<i>Underway</i>) () Fundeada (<i>At anchor</i>)		
Localização Geográfica do Término da Operação – Latitude / Longitude (<i>Geographical Location at the End of the Operation – Lat / Long</i>):		
Dados do Navio (<i>Ship's Data</i>)	Navio que Descarrega (<i>Discharging Ship</i>)	Navio Recebedor (<i>Receiving Ship</i>)
Nome do Navio (<i>Ship's Name</i>):		
Bandeira (<i>Flag</i>):		
Nº IMO (<i>IMO Number</i>):		
IRIN (<i>Call Sign</i>):		
Data/Hora da Saída (<i>Date-Time of Departure</i>):		
Porto e País de Destino (<i>Port of Destination / Country</i>):		
Dados do Provedor de Serviço STS (<i>Data of STS Service Provider</i>)		
Provedor de Serviço STS (<i>STS Service Provider</i>):		
Descrição das condições meteorológicas predominantes (<i>Description of prevailing weather conditions</i>):		

ANEXO 5-D

Informações detalhadas sobre incidentes ou acidentes ocorridos nas etapas da operação STS (Information about incidents or accidents occurred during the several stages of the STS operation):
Observações (Remarks)

Estou ciente de que responderei administrativa, civil e penalmente pelos eventuais dados incorretos constantes da presente declaração.
(I am aware that I will be held liable before Administrative Law, Civil Law, and Criminal Law for any eventual incorrect data stated herein.).

Local (Place)

, em de de

Data (Date)

Assinatura do Representante da Embarcação
(Signature of Vessel's Representative)

ANEXO 5-E



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



Nº DPC ou CP-DL ____/____

AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO SHIP TO BARGE (STB)

(Ship To Barge Authorization)

Autorizo a empresa _____, a realizar
operação *Ship to Barge* em Águas Jurisdicionais Brasileiras, na área sob jurisdição da
_____ (CP/DL), conforme abaixo discriminado:

Cadastro de Provedor de Serviço STB	
Ficha Cadastral de Provedor de Serviço STB nº ____/____	
Validade:	
Local e Tipo de Operação STB	
ÁREA PORTUÁRIA (especificar porto / instalação portuária)	() Atracada () Fundeada
Área Geográfica da Operação STB (somente para operação fundeada)	
Latitude	Longitude
Descrição da Carga para Transferência	

ANEXO 5-E

Duração Planejada da Operação STB	
Tipos e Características Operacionais das Embarcações envolvidas na Operação STB	
Fornecedora 1:	
Fornecedora 2:	
Recebedora 1:	
Recebedora 2:	
Embarcação de Apoio:	
Dados do Gerente de Operações STB	
Nome:	
CPF:	
Telefones:	
E-mail:	
Limites Meteoceanográficos para Operação	

Esta autorização não desobriga o responsável do cumprimento dos demais dispositivos e de portar outros documentos e certificados previstos na legislação em vigor.

Válido até ____/____/____.

_____, em ____ de _____ de _____

LocalData

(Nome e Assinatura)
Posto / Função

ANEXO 5-F



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



LISTA DE VERIFICAÇÃO DA VISITA TÉCNICA AO PROVEDOR DE SERVIÇO
SHIP TO SHIP (STS)

Provedor de Serviço STS: _____
Data da Visita Técnica: _____
Local da Visita Técnica: _____
Representantes da DPC (Nome / Função):

Representantes do Provedor de Serviço STS (Nome / Função):

Nº	Item	Verificação: - Satisfatória (S) - Não Satisfatória (NS) - Não Avaliada (NAv) - Não Aplicável (NAp)	Observações
A	ASPECTOS GERAIS		
1	Apresentação das Operações da Empresa no Brasil.		
2	Verificar se a empresa possui experiência em operações STS.		
3	Tipo de Provedor de Serviço STS (Local / Regional / Global).		
4	Base de Operações STS (própria ou arrendada).		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-F

5	Área(s) de Operação STS (Área Portuária / Mar Aberto).		
6	Tipos de Operações STS realizadas pelo Provedor de Serviço (Área Portuária Atracado / Área Portuária Fundeado / Mar Aberto em movimento / Mar Aberto Fundeado).		
7	Tipos de navios envolvidos nas operações STS (Handymax / Aframax / Suezmax / VLCC / ULCC / outros).		
8	Tipos de cargas a serem transferidas (óleo cru / derivados / químicos / GLP / GNL / outras).		
9	Quantitativo de operações STS em AJB nos últimos 3 (três) anos (por tipo de operação). Verificar os Registros de Operações STS realizadas.		
10	Verificar a existência de contrato com a Autoridade/Administração Portuária para a realização de operações STS, e sua abrangência (somente para operações em Áreas Portuárias). Verificar a existência de contrato com empresa de resposta a derramamento de óleo.		
11	Verificar quem exerce o controle consultivo geral das Operações STS (<i>POAC</i> , <i>STS Superintendent</i> ou <i>STS Loading Master</i>), e quais são suas atribuições. Essas atribuições estão previstas em algum documento interno? Estão de acordo ao previsto no Capítulo 6 do Manual sobre Poluição por Óleo - Seção I Prevenção (<i>Manual on Oil Pollution - Section I – Prevention</i>)? Verificar se a empresa possui um programa de qualificação e treinamento dos seus Superintendentes de STS/Capitães de Manobras, com base, no mínimo, nas Diretrizes de Garantia de Competência para Capitães de Manobras (<i>Competence Assurance Guidelines for Mooring, Loading and Lightering Masters - OCIMF</i>), 1ª Edição, 2015, ou qualquer versão mais recente. Esse programa está		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-F

	documentado na política da empresa?		
12	Verificar se a empresa cumpre os requisitos para operações STS previstos no Guia de Transferência STS para Petróleo, Químicos e Gases Liquefeitos (<i>Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases</i>) da ICS/OCIMF, em sua última versão.		
13	Verificar a existência de listas de verificação (<i>checklists</i>) para todas as etapas das operações STS. As listas de verificação (<i>checklists</i>) estão de acordo com o Guia de Transferência STS para Petróleo, Químicos e Gases Liquefeitos (<i>Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases</i>) da ICS/OCIMF, em sua última versão.		
14	Verificar a licença ambiental do órgão competente (Federal / Estadual), específica para a operação STS pretendida / realizada.		
15	Verificar as Certificações da empresa (ISO 9001 e outras existentes).		
16	Descrição Geral de Políticas, a Estrutura do Sistema de Gerenciamento de Segurança (<i>Safety Management System - SMS</i>), e a existência de sistema de Autoavaliação do Provedor de Serviço (<i>SPSA – Service Provider Self Assessment</i>).		
17	Verificar se está prevista / autorizada a realização de operações de abastecimento (<i>bunkering</i>) durante as operações de STS (somente aplicável para operações em Áreas Portuárias) e se existem restrições.		
18	Registros de incidentes ou acidentes ocorridos nos últimos três anos.		
19	Verificar o processo da empresa quanto à comunicação às Autoridades no caso de ocorrência de incidentes ou acidentes. Está documentado na política da empresa?		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-F

20	Verificar os procedimentos para casos de incidentes ou acidentes nas operações STS.		
21	Verificar se há registros das lições aprendidas e as melhorias no processo interno após o resultado da apuração de incidentes ou acidentes nas operações STS. Esses ensinamentos estão sendo divulgados para os técnicos da empresa?		
22	Verificar o Plano de Resposta à Emergência.		
23	Verificar a existência de procedimentos de combate a incêndio, desatracação de emergência, planejamento de contingências.		
24	Registros de interferência do Tráfego Marítimo com ou sem relação com as operações STS em andamento (aplicável somente para operações em mar aberto ou quando fundeado em qualquer situação).		
25	No caso da existência de interferência de outras operações STS na mesma área autorizada, qual o procedimento adotado para manter a segurança durante todo o período (aplicável somente para operações em mar aberto).		
26	Verificar ao menos um Plano de Operação Conjunta (<i>JPO - Joint Plan of Operation</i>). Estão identificados os estágios críticos da operação STS? Estão previstos os procedimentos de contenção no caso de derramamento de óleo ou de outros produtos? Qual a sequência de ações no caso de derramamento de óleo? Os contatos com os responsáveis pelos Planos de Emergência Individuais da área portuária são de conhecimento da empresa? Os contatos com as autoridades que fazem parte do Plano Nacional de Contingenciamento são de conhecimento da empresa?		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-F

27	Verificar a qualificação dos Superintendentes STS (<i>STS Superintendent</i>) ou Capitães de Manobra (<i>Mooring Masters</i>). Verificar os registros de manobras desses profissionais (aplicável somente para operações em mar aberto).		
28	Verificar se a Avaliação de Risco de todas as etapas da operação STS está documentada e com os potenciais riscos identificados.		
29	Verificar a periodicidade de revisão da Análise de Risco das operações STS, e se há revisão em caso de ter havido incidente ou acidente.		
30	Verificar quais são os limites meteorológicos (swell, força do vento, corrente) para a área da operação STS.		
31	Verificar como é realizado o monitoramento e previsão das condições meteorológicas.		
32	Verificar os procedimentos da empresa em caso de condições meteorológicas desfavoráveis.		
33	A empresa é auditada pelas empresas contratantes dos serviços de STS? Caso afirmativo, verificar o resultado de ao menos uma auditoria.		
B	EQUIPAMENTOS		
1	Verificar a existência de políticas e procedimentos com respeito a:		
1.1	Armazenamento		
1.2	Manutenção		
1.3	Testes		
2	Usa alguma empresa subcontratada para armazenamento / manutenção dos equipamentos de STS? Caso positivo, informar se essas subcontratadas são auditadas / avaliadas pelo Provedor de Serviço STS?		
3	Processo de inventário dos equipamentos e o responsável pelo mesmo?		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-F

4	Registros de casos de incidentes com os diversos equipamentos e suas causas, e as lições aprendidas.		
5	Verificar a existência de Avaliação de Riscos quanto ao uso de equipamentos.		
C	DEFENSAS PNEUMÁTICAS (<i>FENDERS</i>)		
1	Verificar se a seleção das defensas está adequado às operações STS pretendidas.		
2	Verificar: - Fabricante - Tipo (<i>Net / Sling</i>) - Tamanho - Nº de Série - Pressão de Trabalho - Tipos dos pneus utilizados na rede de proteção (carro / avião) - Ano de Fabricação		
3	Inspecionar visualmente as defensas (primárias e secundárias) quanto a danos externos na camada de borracha ou rede de proteção e cruzar com os registros disponíveis. Verifique se há danos: 1. Cordão de reforço 2. Rede de Proteção 3. Corrosão das superfícies de metal 4. Giros e anel de reboque		
4	Verificar se os Certificados das defensas estão de acordo com a norma ISO 17357.		
5	Verificar o Manual de Manutenção do fabricante (<i>Log Book</i>) de cada defesa, e os respectivos registros de testes, manutenção e reparos, incluídas as válvulas de segurança. Estão de acordo com o previsto no Manual do Fabricante?		
6	As válvulas de segurança das defensas são inspecionadas? Com que periodicidade? Verificar os Certificados de Teste e Inspeção, assim como seus registros.		
7	Verificar o processo de manutenção das válvulas de segurança das defensas. O processo está documentado?		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-F

8	Verificar a existência de critérios para retirada de serviço de alguma defesa.		
D	MANGOTES DE CARGA (CARGO HOSES)		
1	Verificar como foi feita a seleção dos mangotes em adequação às operações STS pretendidas.		
2	Inspecionar visualmente os mangotes quanto a danos na camada externa, deformação (bolhas), rachaduras e cortes, e estado de corrosão dos flanges. Verificar as seguintes marcas no corpo do mangote: - Fabricante - Tipo e designação (óleo, derivados, GLP, GNL, etc) - Padrão (ISO ou BS) - Ano de fabricação - Máxima Pressão de Trabalho (MWP) - Indicação se é do tipo eletricamente contínuo (<i>electrically continuous</i>), eletricamente descontínuo (<i>electrically discontinuous</i>) ou semi-contínuo (<i>semi-continuous</i>).		
3	Se for do tipo eletricamente contínuo (<i>electrically continuous</i>), possui algum tipo de flange isolante (<i>single insulating flange</i>) ou outro tipo de isolamento elétrico? Se sim, esses flanges são testados com que frequência?		
4	A utilização dos mangotes está de acordo com as orientações do fabricante? Qual o tempo de utilização dos mangotes?		
5	Os mangotes possuem sistema de desengate rápido (<i>quick connect / disconnect</i>)? Caso negativo, informar o motivo de não utilizá-los.		
6	Verificar a utilização de suporte de proteção (<i>hose suspending saddle</i>) para os mangotes.		
7	Verificar o processo de manutenção dos mangotes (testes de pressão, critérios de alongamento, testes dos flanges isolantes, etc) e seus registros.		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-F

8	Os mangotes são testados antes da cada operação STS? Caso positivo, verificar os registros.		
9	Verificar a existência de critérios para retirada de serviço dos mangotes.		
10	Verificar os Certificados de Compra Inicial e de Teste dos Mangotes.		
E	BARREIRA DE CONTENÇÃO DE ÓLEO (OIL BOOM)		
1	Verificar a existência e o estado das barreiras de contenção de óleo e sua aplicabilidade em caso de incidente ou acidente.		
2	Verificar se o uso de barreiras de contenção está previsto no Plano de Contingência.		
F	CESTA DE TRANSFERÊNCIA DE PESSOAL (PERSONNEL TRANSFER BASKET – PTB)		
1	A cesta de transferência de pessoal (CTP) é de modelo homologado pela DPC?		
2	A CTP tem sido revisada a cada 12 meses, conforme previsto na NORMAM-321/DPC? Verificar os registros.		
3	Inspeccionar visualmente a(s) CTP(s), devendo constar placa com as seguintes informações: - nome do fabricante; - modelo e número de série; - mês e ano da fabricação; - quantidade de pessoas que a cesta está autorizada a transportar; e - número do Certificado de Homologação emitido pela DPC.		
G	EMBARCAÇÃO DE APOIO (LIGHERING SUPPORT VESSEL- LSV OU SUPPORT CRAFT)		
1	Inspeccionar as embarcações de apoio às operações STS.		
2	Verificar se a embarcação de apoio possui equipamentos de resposta a derramamento de óleo (OSRO – Oil Spill Response).		
3	Verificar a abrangência dos serviços prestados pelas embarcações de apoio às operações STS (auxílio na segurança e proteção da operação; transporte de		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-F

	pessoal envolvido, defensas, mangotes, cabos de amarração, barreiras de contenção, dentre outros).		
4	Verificar a qualificação da tripulação quanto ao apoio às operações STS.		
5	Verificar se estão definidos os procedimentos de orientação básica e instruções operacionais para apoio as embarcações, rebocadores e barcos de apoio envolvidos no transporte de equipamentos STS para navios envolvidos em operações STS, e demais tarefas envolvidas.		
6	Verificar a pasta de documentos de cada embarcação de apoio.		
7	Verificar se a embarcação de apoio tem um sistema de gerenciamento de segurança (SMS) documentado, e se constam os seguintes tópicos: - procedimentos de emergência; - procedimentos operacionais; - programas de manutenção; - procedimento de relato de incidentes/acidentes; e - programas de exercícios.		
8	O SMS está de acordo com o Código ISM? Caso positivo, apresentar a devida Certificação.		
9	A embarcação de apoio possui um Banco de Dados de Inspeção para Embarcações de Apoio Marítimo da OCIMF (<i>Offshore Vessels Inspection Database - OVID</i>)?		
10	Verificar se está documentada a interação da embarcação de apoio com os navios envolvidos na operação STS, em especial: - o debate sobre as ações a demandar durante todas as etapas da operação STS; e - a permanente observância sobre as demais embarcações que trafegam nas proximidades da operação STS em andamento.		

ANEXO 5-F

Considerações sobre a Visita Técnica:

Resultado da Visita Técnica:

☐ Satisfatória

☐ Não Satisfatória

Assinatura do Inspetor Coordenador
(Nome / Posto / Função)

ANEXO 5-G



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



PLANILHA DE CONTROLE DE OPERAÇÕES SHIP TO SHIP (STS)

PROVEDOR DE SERVIÇO STS:
ÁREA DE OPERAÇÃO STS (citar a área de mar aberto ou o porto/terminal):
MÊS/ANO DE REFERÊNCIA (MM/YYYY): ____/____

Nº	Navio Recebedor/ Nº IMO	DWT	Ano de Construção	Navio que Descarrega/ Nº IMO	DWT	Ano de Construção	Data-Hora de início da Operação (Fuso Z)	Data-Hora de Término da Operação (Fuso Z)	Duração Total da Operação (em horas)	POAC	Superintendente de STS nº1/ Nacionalidade	Superintendente de STS nº2/ Nacionalidade
1												
2												
3												
4												
5												

- 5-G-1 -

ANEXO 5-G

6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												

- 5-G-2 -

ANEXO 5-H



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)

**LISTA DE VERIFICAÇÃO DA VISITA TÉCNICA AO PROVEDOR DE SERVIÇO *SHIP TO BARGE* (STB)**

Provedor de Serviço STB: _____

Data da Visita Técnica: _____

Local da Visita Técnica: _____

Representantes da DPC (Nome / Função):

1. _____
2. _____
3. _____

Representantes do Provedor de Serviço STB (Nome / Função):

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

Nº	Item	Verificação:	Observações
		- Satisfatória (S) - Não Satisfatória (NS) - Não Avaliada (NAv) - Não Aplicável (NAp)	
A	ASPECTOS GERAIS		
1	Apresentação das Operações da Empresa no Brasil.		
2	Verificar se a empresa possui experiência em operações STB.		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-H

3	Tipo de Provedor de Serviço STB (Local / Regional / Global).		
4	Base de Operações STB (própria ou arrendada).		
5	Área(s) pretendidas para a Operação STB.		
6	Tipos de Operações STB realizadas pelo Provedor de Serviço (Área Portuária Atracado / Área Portuária Fundeado).		
7	Tipos de navios envolvidos nas operações STB (Handymax / Aframax / Suezmax / outros).		
8	Tipos de cargas a serem transferidas (óleo cru / derivados / químicos / GLP / GNL / outras).		
9	Quantitativo de operações STB em AJB nos últimos 3 (três) anos (por tipo de operação). Verificar os Registros de Operações STB realizadas.		
10	Verificar a existência de contrato com a Autoridade/Administração Portuária para a realização de operações STB e sua abrangência. Verificar a existência de contrato com empresa de resposta a derramamento de óleo.		
11	Verificar quem exerce o Controle Operacional das Operações STB (<i>STB Superintendent</i> ou <i>STB Loading Master</i>), e quais são suas atribuições. Essas atribuições estão previstas em algum documento interno?		
12	Verificar quais requisitos a empresa cumpre para operações STB?		
13	Verificar a existência de listas de verificação (checklists) para todas as etapas das operações STB. As listas de verificação (checklists) estão de acordo com alguma publicação?		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-H

14	Verificar a licença ambiental do órgão competente (Federal / Estadual), específica para a operação STB pretendida / realizada.		
15	Verificar as Certificações da empresa (ISO 9001 e outras existentes).		
16	Descrição Geral de Políticas, a Estrutura do Sistema de Gerenciamento de Segurança (<i>Safety Management System – SMS</i>).		
17	Verificar se está prevista / autorizada a realização de operações de abastecimento (<i>bunkering</i>) durante as operações de STB, de forma simultânea.		
18	Registros de incidentes ou acidentes ocorridos nos últimos três anos.		
19	Verificar o processo da empresa quanto à comunicação às Autoridades no caso de ocorrência de incidentes ou acidentes. Está documentado na política da empresa?		
20	Verificar os procedimentos para casos de incidentes ou acidentes nas operações STB.		
21	Verificar se há registros das lições aprendidas e as melhorias no processo interno após o resultado da apuração de incidentes ou acidentes nas operações STB. Esses ensinamentos estão sendo divulgados para os técnicos da empresa?		
22	Verificar o Plano de Resposta à Emergência.		
23	Verificar a existência de procedimentos de combate a incêndio, desatracação de emergência, planejamento de contingências.		
24	Estão identificados os estágios críticos da operação STB? Estão previstos os procedimentos de contenção no caso de derramamento de óleo ou de outros produtos? Qual a sequência de ações no caso de derramamento de óleo?		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-H

25	Verificar a qualificação dos Superintendentes STB (<i>STB Superintendent</i>).		
26	Verificar se a Avaliação de Risco de todas as etapas da operação STB está documentada e com os potenciais riscos identificados.		
27	Verificar a periodicidade de revisão da Análise de Risco das operações STB, e se há revisão em caso de ter havido incidente ou acidente.		
28	Verificar quais são os limites meteorológicos (swell, força do vento, corrente) para a área da operação STB.		
29	Verificar como é realizado o monitoramento e previsão das condições meteorológicas.		
30	Verificar os procedimentos da empresa em caso de condições meteorológicas desfavoráveis.		
31	A empresa é auditada pelas empresas contratantes dos serviços de STB? Caso afirmativo, verificar o resultado de ao menos uma auditoria.		
B	EQUIPAMENTOS		
1	Verificar a existência de políticas e procedimentos com respeito a:		
1.1	Armazenamento		
1.2	Manutenção		
1.3	Testes		
2	Usa alguma empresa subcontratada para armazenamento / manutenção dos equipamentos de STB? Caso positivo, informar se essas subcontratadas são auditadas / avaliadas pelo Provedor de Serviço STB?		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-H

3	Processo de inventário dos equipamentos e o responsável pelo mesmo?		
4	Registros de casos de incidentes com os diversos equipamentos e suas causas, e as lições aprendidas.		
5	Verificar a existência de Avaliação de Riscos quanto ao uso de equipamentos.		
C MANGOTES DE CARGA (CARGO HOSES)			
1	Verificar como foi feita a seleção dos mangotes em adequação às operações STB pretendidas.		
2	Inspecionar visualmente os mangotes quanto a danos na camada externa, deformação (bolhas), rachaduras e cortes, e estado de corrosão dos flanges. Verificar as seguintes marcas no corpo do mangote: - Fabricante - Tipo e designação (óleo, derivados, GLP, GNL, etc) - Padrão (ISO ou BS) - Ano de fabricação - Máxima Pressão de Trabalho (MWP) - Indicação se é do tipo eletricamente contínuo (<i>electrically continuous</i>), eletricamente descontínuo (<i>electrically discontinuous</i>) ou semi-contínuo (<i>semi-continuous</i>).		
3	Se for do tipo eletricamente contínuo (<i>electrically continuous</i>), possui algum tipo de flange isolante (<i>single insulating flange</i>) ou outro tipo de isolamento elétrico? Se sim, esses flanges são testados com que frequência?		
4	A utilização dos mangotes está de acordo com as orientações do fabricante? Qual o tempo de utilização dos mangotes?		
5	Os mangotes possuem sistema de desengate rápido (<i>quick connect/disconnect</i>)? Caso negativo, informar o motivo de não utilizá-los.		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-H

6	Verificar a utilização de suporte de proteção (<i>hose suspending saddle</i>) para os mangotes.		
7	Verificar o processo de manutenção dos mangotes (testes de pressão, critérios de alongamento, testes dos flanges isolantes, etc) e seus registros.		
8	Os mangotes são testados antes da cada operação STB? Caso positivo, verificar os registros.		
9	Verificar a existência de critérios para retirada de serviço dos mangotes.		
10	Verificar os Certificados de Compra Inicial e de Teste dos Mangotes.		
D	BARREIRA DE CONTENÇÃO DE ÓLEO (<i>OIL BOOM</i>)		
1	Verificar a existência e o estado das barreiras de contenção de óleo e sua aplicabilidade em caso de incidente ou acidente.		
2	Verificar se o uso de barreiras de contenção está previsto no Plano de Contingência.		
E	CESTA DE TRANSFERÊNCIA DE PESSOAL (<i>PERSONNEL TRASNFER BASKET – PTB</i>)		
1	A cesta de transferência de pessoal (CTP) é de modelo homologado pela DPC?		
2	A CTP tem sido revisada a cada 12 meses, conforme previsto na NORMAM-321/DPC? Verificar os registros.		
3	Inspecionar visualmente a(s) CTP(s), devendo constar placa com as seguintes informações: - nome do fabricante; - modelo e número de série; - mês e ano da fabricação; - quantidade de pessoas que a cesta está autorizada a transportar; e - número do Certificado de Homologação emitido pela DPC.		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-H

F EMBARCAÇÃO DE APOIO (LIGHERING SUPPORT VESSEL- LSV OU SUPPORT CRAFT)			
1	Inspecionar as embarcações de apoio às operações STB.		
2	Verificar a abrangência dos serviços prestados pelas embarcações de apoio às operações STB (auxílio na segurança e proteção da operação; transporte de pessoal envolvido, defensas, mangotes, cabos de amarração, barreiras de contenção, dentre outros).		
3	Verificar a qualificação da tripulação quanto ao apoio às operações STB.		
4	Verificar se estão definidos os procedimentos de orientação básica e instruções operacionais para apoio as embarcações, rebocadores e barcos de apoio envolvidos no transporte de equipamentos STB para embarcações envolvidas em operações STB, e demais tarefas envolvidas.		
5	Verificar a pasta de documentos de cada embarcação de apoio.		
6	O SMS está de acordo com o Código ISM? Caso positivo, apresentar a devida Certificação.		
7	Verificar se está documentada a interação da embarcação de apoio com o navio envolvido na operação STB, em especial: - o debate sobre as ações a demandar durante todas as etapas da operação STB; e - a permanente observância sobre as demais embarcações que trafegam nas proximidades da operação STB em andamento.		

Considerações sobre a Visita Técnica:

- 5-H-7 -

ANEXO 5-H

Resultado da Visita Técnica:

☐

Satisfatória

☐

Não Satisfatória

Assinatura do Inspetor Coordenador
(Nome / Posto / Função)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-I



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(*Federative Republic of Brazil*)
MARINHA DO BRASIL
(*Brazilian Navy*)
Capitania dos Portos / Delegacia
(*Harbour Master*)



Nº: ____/____

**FICHA CADASTRAL DE OPERADOR DE TRANSBORDO DE GRANÉIS SÓLIDOS
ENTRE EMBARCAÇÕES (TRANSSHIPMENT)**

Dados da Empresa Operadora	
Razão Social:	
CNPJ:	
Atividade Econômica Principal:	
Endereço:	
Telefones:	
E-mail:	
Diretor(es):	
Dados do Gerente de Operações de Transbordo	
Nome:	
CPF:	
Telefones:	
E-mail:	
Área e Tipo de Operação Pretendida para o Transbordo	
Área (especificar o porto/terminal aquaviário ou área de fundeio)	() Atracada em Porto ou Terminal Aquaviário () Fundeada () Amarrado em Sistema de Bóias Especificar: _____

A empresa encontra-se cadastrada junto a Autoridade Marítima Brasileira como Operador de Transbordo de Granéis Sólidos entre Embarcações (*Transshipment*), de acordo

ANEXO 5-I

com o estabelecido no Capítulo 5 das Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras - NORMAM 204/DPC.

_____, em _____ de _____ de _____.
Local Data

Válido até ____ / ____ / ____.

(Nome e Assinatura)
Posto / Função

ANEXO 5-J



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Capitania dos Portos _____ / Delegacia _____
(Harbour Master)



Nº _____ / _____

AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO DE TRANSBORDO DE GRANÉIS SÓLIDOS
ENTRE EMBARCAÇÕES (TRANSSHIPMENT)

Autorizo a empresa _____, a realizar
Operação de Transbordo de Granéis Sólidos entre embarcações em Águas Jurisdicionais
Brasileiras, na área sob jurisdição da _____
(CP/DL/AG), conforme abaixo discriminado:

Local e Tipo de Operação	
ÁREA DA OPERAÇÃO DE TRANSBORDO (especificar o porto / terminal / fundeadouro)	() Atracada
	() Fundeada
	() Amarrada a sistema de boias
Descrição do Tipo de Operação	
Área Geográfica da Operação	
Latitude	Longitude

ANEXO 5-J

Tipos e Características Operacionais das Embarcações envolvidas na Operação
Descrição da Carga para Transbordo

Esta autorização não desobriga o responsável do cumprimento dos demais dispositivos e de portar outros documentos e certificados previstos na legislação em vigor.

Válido até ____/____/____.

_____, em _____ de _____ de _____

LocalData

(Nome e Assinatura)
Posto / Função

ANEXO 5-K



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



Nº: DPC ____/____

FICHA CADASTRAL DE PROVEDOR DE SERVIÇO DE BUNKERING
(Bunkering Service Provider Registration)

Dados da Empresa	
Razão Social:	
CNPJ:	
Atividade Econômica Principal:	
Endereço:	
Telefones:	
E-mail:	
Diretor(es):	
Dados do Gerente de Operações de Bunkering	
Nome:	
CPF:	
Telefones:	
E-mail:	
Tipos de Operação do Provedor de Serviço	
Tipos de Operação:	() Operação com chatas, barcas e outras embarcações () Operação com navio abastecedor

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-K

A empresa foi submetida à visita técnica em ____/____/____, e encontra-se cadastrada junto a Autoridade Marítima Brasileira como Provedor de Serviço de *Bunkering*, de acordo com o estabelecido no Capítulo 5 das Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras - NORMAM 204/DPC.

_____, em _____ de _____ de _____.
Local Data

Válido até ____/____/____.

(Nome e Assinatura)
Posto / Função

ANEXO 5-L



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



Nº CP-DL ____/____

AUTORIZAÇÃO DE ÁREA DE OPERAÇÃO DE BUNKERING

Autorizo a empresa _____, a realizar
operação de *Bunkering* na área sob jurisdição da
_____ (CP/DL), conforme abaixo discriminado:

Cadastro de Provedor de Serviço de <i>Bunkering</i>	
- Ficha Cadastral de Provedor de Serviço de <i>Bunkering</i> nº ____/____	
- Validade:	
Local de Operação	
ÁREA PORTUÁRIA (especificar o porto e área portuária)	() Atracada () Fundeada (especificar fundeadouros autorizados)
Tipos e Características das Embarcações / Navios Abastecedores	
Tipos de Produtos a Serem Transferidos	
Dados do Provedor de Serviço	

ANEXO 5-L

Limites Ambientais para Operação
Autorização ou Licença Ambiental
- Órgão emissor: - Escopo da autorização /licença: - Validade:
Períodos Autorizados para Operação
() Diurno () Noturno () Diurno e Noturno Especificar: _____ .

Esta autorização não desobriga o responsável do cumprimento dos demais dispositivos e de portar outros documentos e certificados previstos na legislação em vigor.

Válido até ____/____/____.

_____, em ____ de _____ de _____
LocalData

(Nome e Assinatura)
Posto / Função

ANEXO 5-M



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



LISTA DE VERIFICAÇÃO DA VISITA TÉCNICA AO PROVEDOR DE SERVIÇO DE BUNKERING

Provedor de Serviço: _____
Data da Visita Técnica: _____
Local da Visita Técnica: _____

Representantes da DPC (Nome / Função):
1. _____
—
2. _____
—
3. _____
—

Representantes do Provedor de Serviço (Nome / Função):
1. _____
—
2. _____
—
3. _____
4. _____
5. _____

Nº	Item	Verificação: - Satisfatória (S) - Não Satisfatória (NS) - Não Avaliada (NAv) - Não Aplicável (NAp)	Observações
A	ASPECTOS GERAIS		
1	Apresentação das Operações da Empresa no Brasil.		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-M

2	Verificar se a empresa possui experiência em operações de <i>Bunkering</i> .		
3	Tipo de Provedor de Serviço (Local / Nacional).		
4	Base de Operações (própria ou arrendada).		
5	Área(s) de Operação pretendida(s) (Área Portuária Atracado / Área Portuária Fundeado).		
6	Tipos e características das embarcações de <i>Bunkering</i> a serem empregadas.		
7	Tipos de produtos a serem transferidos.		
8	Quantitativo de operações de <i>Bunkering</i> em AIB nos últimos 3 (três) anos. Verificar os Registros de Operações realizadas.		
9	Verificar a existência de parecer da Autoridade/Administração Portuária para a realização de operações de <i>bunkering</i> na localidade pretendida.		
10	Verificar a existência de contrato com empresa de resposta a derramamento de óleo e sua abrangência.		
11	Verificar quem exerce o controle consultivo geral das Operações de <i>Bunkering</i> (Comandante da Embarcação Abastecedora, Superintendente de <i>Bunkering</i> ou Capitão de Manobras), e quais são suas atribuições e qualificações. Essas atribuições estão previstas em algum documento interno? Estão de acordo ao previsto no Capítulo 6 do Manual sobre Poluição por Óleo - Seção I Prevenção (<i>Manual on Oil Pollution - Section I - Prevention</i>), quando aplicável? Verificar se a empresa possui um programa de qualificação e treinamento desses profissionais citados acima. Esse programa está documentado na política da empresa?		
12	No caso de operação de <i>Bunkering</i> entre navios, verificar se a empresa		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-M

	cumpra os requisitos para operações STS previstos no Guia de Transferência STS para Petróleo, Químicos e Gases Liquefeitos (<i>Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases</i>) da ICS/OCIMF, em sua última versão.		
13	No caso de operação de <i>Bunkering</i> entre navios, verificar a existência de listas de verificação (<i>checklists</i>) para todas as etapas das operações de <i>Bunkering</i>. As listas de verificação (<i>checklists</i>) estão baseadas conforme o previsto no Guia de Transferência STS para Petróleo, Químicos e Gases Liquefeitos (<i>Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases</i>) da ICS/OCIMF, em sua última versão.		
14	Verificar a licença ambiental do órgão competente (Federal / Estadual), específica para a operação de <i>Bunkering</i> pretendida / realizada.		
15	Verificar a existência de Certificações da empresa (ISO ou outras).		
16	Verificar a Estrutura do Sistema de Gerenciamento de Segurança (<i>Safety Management System – SMS</i>).		
17	Registros de incidentes ou acidentes ocorridos nos últimos três anos.		
18	Verificar o processo da empresa quanto à comunicação às Autoridades no caso de ocorrência de incidentes ou acidentes. Está documentado na política da empresa?		
19	Verificar os procedimentos para casos de incidentes ou acidentes nas operações de <i>Bunkering</i> .		
20	Verificar se há registros das lições aprendidas e as melhorias no processo interno após o resultado da apuração de incidentes ou acidentes nas operações de <i>Bunkering</i> .		
21	Verificar o Plano de Resposta à		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-M

	Emergência.		
22	Verificar a existência de procedimentos de combate a incêndio, desatracação de emergência, planejamento de contingências.		
23	No caso de operação de <i>Bunkering</i> entre navios, verificar ao menos um Plano de Operação Conjunta (<i>JPO - Joint Plan of Operation</i>). Estão identificados os estágios críticos da operação? Estão previstos os procedimentos de contenção no caso de derramamento de óleo? Qual a sequência de ações no caso de derramamento de óleo? Os contatos com os responsáveis pelos Planos de Emergência Individuais (PEI) da área portuária são de conhecimento da empresa?		
24	Verificar se a Avaliação de Risco de todas as etapas da operação de <i>Bunkering</i> está documentada e com os potenciais riscos identificados.		
25	Verificar a periodicidade de revisão da Análise de Risco das operações de <i>Bunkering</i> , e se há revisão em caso de ter havido incidente ou acidente.		
26	Verificar se estão definidos os limites meteorológicos (swell, força do vento, corrente) para a(s) área(s) de operação.		
27	Verificar como é realizado o monitoramento e previsão das condições meteorológicas.		
28	Verificar os procedimentos da empresa em caso de condições meteorológicas desfavoráveis.		
B	EQUIPAMENTOS		
1	Quais os equipamentos que serão utilizados nas operações de <i>Bunkering</i> ?		
2	Verificar o processo de manutenção dos equipamentos?		
3	Registros de casos de incidentes com os diversos equipamentos e suas causas, e as lições aprendidas.		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-M

4	Verificar a existência de Avaliação de Riscos quanto ao uso de equipamentos.		
C	DEFENSAS PNEUMÁTICAS (FENDERS)		
1	Verificar se a seleção das defensas está adequado às operações pretendidas.		
2	Verificar: - Fabricante - Tipo (<i>Net / Sling</i>) - Tamanho - Nº de Série - Pressão de Trabalho - Tipos dos pneus utilizados na rede de proteção (carro / avião) - Ano de Fabricação		
3	Inspecionar visualmente as defensas (primárias e secundárias) quanto a danos externos na camada de borracha ou rede de proteção e cruzar com os registros disponíveis. Verifique se há danos: 1. Cordão de reforço 2. Rede de Proteção 3. Corrosão das superfícies de metal 4. Giros e anel de reboque		
4	Verificar se os Certificados das defensas estão de acordo com a norma ISO 17357.		
5	Verificar o Manual de Manutenção do fabricante (<i>Log Book</i>) de cada defesa, e os respectivos registros de testes, manutenção e reparos, incluídas as válvulas de segurança. Estão de acordo com o previsto no Manual do Fabricante?		
6	As válvulas de segurança das defensas são inspecionadas? Com que periodicidade? Verificar os Certificados de Teste e Inspeção, assim como seus registros.		
7	Verificar o processo de manutenção das válvulas de segurança das defensas. O processo está documentado?		
8	Verificar a existência de critérios para		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-M

	retirada de serviço de alguma defesa.		
D	MANGOTES DE TRANSFERÊNCIA (HOSES)		
1	Inspecionar visualmente os mangotes quanto a danos na camada externa, deformação (bolhas), rachaduras e cortes, e estado de corrosão dos flanges. Verificar: - Fabricante - Tipo e designação - Padrão (ISO, BS ou outro) - Ano de fabricação - Máxima Pressão de Trabalho (MWP) - Indicação se é do tipo eletricamente contínuo (<i>electrically continuous</i>), eletricamente descontínuo (<i>electrically discontinuous</i>) ou semi-contínuo (<i>semi-continuous</i>).		
2	Se for do tipo eletricamente contínuo (<i>electrically continuous</i>), possui algum tipo de flange isolante (<i>single insulating flange</i>) ou outro tipo de isolamento elétrico? Se sim, esses flanges são testados com que frequência?		
3	A utilização dos mangotes está de acordo com as orientações do fabricante? Qual o tempo de utilização dos mangotes?		
4	Verificar a utilização de suporte de proteção (<i>hose suspending saddle</i>) para os mangotes.		
5	Verificar o processo de manutenção dos mangotes (testes de pressão, critérios de alongamento, testes dos flanges isolantes, etc) e seus registros.		
6	Os mangotes são testados antes de cada operação? Caso positivo, verificar os registros.		
7	Verificar a existência de critérios para retirada de serviço dos mangotes.		
8	Verificar os Certificados de Compra		

ANEXO 5-M

	Inicial e de Teste dos Mangotes.		
E	BARREIRA DE CONTENÇÃO DE ÓLEO (OIL BOOM)		
1	Verificar a existência e o estado das barreiras de contenção de óleo e sua aplicabilidade em caso de incidente ou acidente.		
2	Verificar se o uso de barreiras de contenção está previsto no Plano de Contingência ou Plano de Ação de Emergência (PAE).		
G	EMBARCAÇÃO DE APOIO (SUPPORT CRAFT)		
1	Inspecionar a embarcação de apoio às operações de <i>Bunkering</i> .		
2	Verificar se a embarcação de apoio possui equipamentos de resposta a derramamento de óleo (OSRO – <i>Oil Spill Response</i>).		
3	Verificar a pasta de documentos de cada embarcação de apoio.		

Considerações sobre a Visita Técnica:

Resultado da Visita Técnica:

☐ Satisfatória

☐ Não Satisfatória

Assinatura do Inspetor Coordenador

(Nome / Posto / Função)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-N



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



**LISTA DE VERIFICAÇÃO DA VISITA TÉCNICA PARA RENOVAÇÃO DO
CADASTRO DE PROVEDOR DE SERVIÇO SHIP TO SHIP (STS)**

Provedor de Serviço STS: _____

Data da Visita Técnica: _____

Local da Visita Técnica: _____

Representantes da DPC (Nome / Função):

1. _____

2. _____

3. _____

Representantes do Provedor de Serviço STS (Nome / Função):

1. _____

2. _____

3. _____

Nº	Item	Verificação: - Satisfatória (S) - Não Satisfatória (NS) - Não Avaliada (NAv) - Não Aplicável (NAp)	Observações
A	ASPECTOS GERAIS		
1	Visitar a Base de Operações utilizada para apoio às operações STS (própria ou arrendada).		
2	Verificar as Área(s) atuais e Tipos de Operação STS da empresa (Área Portuária / Mar Aberto).		
3	Verificar os tipos de navios envolvidos nas operações STS (Handymax / Aframax / Suezmax / VLCC / ULCC / outros).		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-N

4	Quantitativo de operações STS em AJB nos últimos 3 (três) anos (por tipo de operação). Verificar os Registros de Operações STS realizadas.		
5	Verificar o contrato vigente com a empresa de resposta a derramamento de óleo.		
6	Verificar os registros dos profissionais que exercem o controle consultivo geral das Operações STS (<i>POAC</i> , <i>STS Superintendent</i> ou <i>STS Loading Master</i>).		
7	Verificar a qualificação dos Superintendentes STS (<i>STS Superintendent</i>) ou Capitães de Manobra (<i>Mooring Masters</i>). Verificar os registros de manobras desses profissionais.		
8	Verificar o programa de qualificação e treinamento dos Superintendentes de STS / Capitães de Manobras (<i>STS Superintendent / Mooring Masters</i>), com base, no mínimo, nas Diretrizes de Garantia de Competência para Capitães de Manobras (<i>Competence Assurance Guidelines for Mooring, Loading and Lightering Masters - OCIMF</i>), 1ª Edição, 2015, ou qualquer versão mais recente.		
9	Verificar, por amostragem, os registros das listas de verificação (<i>checklists</i>) utilizados nas diversas etapas das operações STS. Essas listas de verificação (<i>checklists</i>) deverão estar de acordo com o Guia de Transferência STS para Petróleo, Químicos e Gases Liquefeitos (<i>Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases</i>) da ICS/OCIMF, em sua última versão.		
10	Verificar a licença ambiental vigente do órgão competente (Federal / Estadual), específica para a operação STS.		
11	Verificar as Certificações da empresa (ISO 9001 e outras existentes).		
12	Verificar os registros de incidentes ou acidentes ocorridos nos últimos três anos.		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-N

13	Verificar os registros das lições apreendidas e as melhorias no processo interno após o resultado da apuração de incidentes ou acidentes nas operações STS.		
14	Desde a última Visita Técnica, houve alguma alteração no Plano de Resposta à Emergência, em virtude de alguma lição apreendida ?		
15	Verificar os registros de interferência do Tráfego Marítimo com ou sem relação com as operações STS em andamento (aplicável somente para operações em mar aberto ou quando fundeado em qualquer situação).		
16	Verificar ao menos um Plano de Operação Conjunta (<i>JPO - Joint Plan of Operation</i>).		
17	Verificar se houve revisão da Avaliação de Risco das etapas da operação STS (ver última versão da AR).		
18	Verificar os registros de exercícios de resposta à emergências realizados.		
19	Houve alteração dos limites meteorológicos (swell, força do vento, corrente) para a operação STS ?		
20	Houve algum aprimoramento quanto ao monitoramento e previsão das condições meteorológicas.		
21	Verificar os registros de operações STS canceladas ou interrompidas devido à condições meteorológicas desfavoráveis.		
B	DEFENSAS PNEUMÁTICAS (<i>FENDERS</i>)		
1	Verificar se as defensas pneumáticas utilizadas nas operações STS são as mesmas da última Visita Técnica. Caso não sejam, preencher os dados das defensas no item subsequente.		
2	Verificar: - Fabricante - Tipo (<i>Net / Sling</i>) - Tamanho - Nº de Série - Pressão de Trabalho		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-N

	- Tipos dos pneus utilizados na rede de proteção (carro / avião) - Ano de Fabricação		
3	Inspecionar visualmente as defensas (primárias e secundárias) quanto a danos externos na camada de borracha ou rede de proteção e cruzar com os registros disponíveis. Verifique se há danos: 1. Cordão de reforço 2. Rede de Proteção 3. Corrosão das superfícies de metal 4. Giros e anel de reboque		
4	Verificar se os Certificados das defensas estão de acordo com a norma ISO 17357.		
5	Verificar o Manual de Manutenção do fabricante (<i>Log Book</i>) de cada defesa, e os respectivos registros de testes, manutenção e reparos, incluídas as válvulas de segurança. Estão de acordo com o previsto no Manual do Fabricante?		
6	As válvulas de segurança das defensas são inspecionadas? Com que periodicidade? Verificar os Certificados de Teste e Inspeção, assim como seus registros.		
7	Verificar a existência de registros de casos de incidentes com as defensas pneumáticas e suas causas, e as lições aprendidas.		
8	Verificar se houve a retirada de serviço de alguma defesa e sua motivação.		
9	Outras observações sobre as defensas pneumáticas.		
C	MANGOTES DE CARGA (<i>CARGO HOSES</i>)		
1	Verificar se os mangotes de carga utilizados nas operações STS são os mesmos da última Visita Técnica. Caso não sejam, preencher os dados dos mangotes no item subsequente.		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-N

2	Inspecionar visualmente os mangotes quanto a danos na camada externa, deformação (bolhas), rachaduras e cortes, e estado de corrosão dos flanges. Verificar as seguintes marcas no corpo do mangote: - Fabricante - Tipo e designação (óleo, derivados, GLP, GNL, etc) - Padrão (ISO ou BS) - Ano de fabricação - Máxima Pressão de Trabalho (MWP) - Indicação se é do tipo eletricamente contínuo (<i>electrically continuous</i>), eletricamente descontínuo (<i>electrically discontinuous</i>) ou semi-contínuo (<i>semi-continuous</i>).		
3	Verificar se o tempo de utilização dos mangotes está de acordo com a recomendação do fabricante ?		
4	Verificar se está sendo utilizado, durante as operações STS, suporte de proteção (<i>hose suspending saddle</i>) para os mangotes.		
5	Verificar os registros de testes e manutenção dos mangotes (testes de pressão, critérios de alongamento, testes dos flanges isolantes, etc).		
6	Verificar se houve retirada de serviço de algum mangote e sua motivação.		
7	Verificar existência de registros de casos de incidentes com os mangotes de carga e suas causas, e as lições aprendidas.		
8	Outras observações sobre os mangotes de carga.		
D	BARREIRA DE CONTENÇÃO DE ÓLEO (OIL BOOM)		
1	Verificar o estado das barreiras de contenção de óleo.		
2	Verificar os registros de uso de barreiras de contenção durante alguma operação STS ou em algum exercício programado.		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-N

E CESTA DE TRANSFERÊNCIA DE PESSOAL (<i>PERSONNEL TRANSFER BASKET – PTB</i>)			
1	Verificar se cesta de transferência de pessoal (CTP) é de modelo homologado pela DPC.		
2	Verificar se a CTP tem sido revisada a cada 12 meses, conforme previsto na NORMAM-321/DPC? Verificar os registros.		
3	Inspecionar visualmente a(s) CTP(s), devendo constar placa com as seguintes informações: - nome do fabricante; - modelo e número de série; - mês e ano da fabricação; - quantidade de pessoas que a cesta está autorizada a transportar; e - número do Certificado de Homologação emitido pela DPC.		
F EMBARCAÇÃO DE APOIO (<i>LIGHTERING SUPPORT VESSEL- LSV OU SUPPORT CRAFT</i>)			
1	Inspecionar as embarcações de apoio às operações STS.		
2	Verificar os equipamentos de resposta a derramamento de óleo (<i>OSRO – Oil Spill Response</i>) a bordo da embarcação de apoio.		
3	Verificar a pasta de documentos de cada embarcação de apoio.		
4	Verificar o Banco de Dados de Inspeção para Embarcações de Apoio Marítimo da OCIMF (<i>Offshore Vessels Inspection Database - OVID</i>)?		

ANEXO 5-N

Considerações sobre a Visita Técnica:

Resultado da Visita Técnica:

☐ Satisfatória

☐ Não Satisfatória

Assinatura do Inspetor Coordenador

(Nome / Posto / Função)

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-O



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(Federative Republic of Brazil)
MARINHA DO BRASIL
(Brazilian Navy)
Diretoria de Portos e Costas
(Directorate of Ports and Coasts)



**LISTA DE VERIFICAÇÃO DA VISITA TÉCNICA PARA RENOVAÇÃO DO
CADASTRO DE PROVEDOR DE SERVIÇO SHIP TO BARGE (STB)**

Provedor de Serviço STB: _____

Data da Visita Técnica: _____

Local da Visita Técnica: _____

Representantes da DPC (Nome / Função):

1. _____
2. _____
3. _____

Representantes do Provedor de Serviço STB (Nome / Função):

1. _____
2. _____
3. _____

Nº	Item	Verificação:	Observações
		- Satisfatória (S) - Não Satisfatória (NS) - Não Avaliada (NAv) - Não Aplicável (NAp)	
A	ASPECTOS GERAIS		
1	Visitar a Base de Operações utilizada para apoio às operações STB.		
2	Verificar as área(s) atuais autorizadas para as operações STB da empresa.		
3	Quantitativo de operações STB em AJB nos últimos 3 (três) anos. Verificar os registros de operações STB realizadas.		

- 5-O-1 -

MOD.1

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-O

4	Verificar o contrato vigente com a empresa de resposta a derramamento de óleo.		
5	Verificar os registros e qualificação dos profissionais que exercem o Controle Operacional das Operações STB (<i>STB Superintendent</i> ou <i>STB Loading Master</i>).		
6	Verificar, por amostragem, os registros das listas de verificação (<i>checklists</i>) para todas as etapas das operações STB.		
7	Verificar a licença ambiental vigente do órgão competente (Federal / Estadual), específica para a operação STB.		
8	Verificar as Certificações da empresa (ISO 9001 e outras existentes).		
9	Verificar os registros de incidentes ou acidentes ocorridos nos últimos três anos.		
10	Verificar os registros das lições aprendidas e as melhorias no processo interno após o resultado da apuração de incidentes ou acidentes nas operações STB.		
11	Desde a última Visita Técnica, houve alguma alteração no Plano de Resposta à Emergência, em virtude de alguma lição aprendida ?		
12	Verificar se houve revisão da Avaliação de Risco das etapas da operação STB (ver última versão da AR).		
13	Verificar os registros de exercícios de resposta à emergências realizados.		
B	MANGOTES DE CARGA (<i>CARGO HOSES</i>)		
1	Verificar se os mangotes de carga utilizados nas operações STB são os mesmos da última Visita Técnica. Caso não sejam, preencher os dados dos mangotes no item subsequente.		
2	Inspecionar visualmente os mangotes quanto a danos na camada externa, deformação (bolhas), rachaduras e cortes, e estado de corrosão dos flanges.		

NORMAM-204/DPC

ANEXO 5-O

	Verificar as seguintes marcas no corpo do mangote: - Fabricante - Tipo e designação (óleo, derivados, GLP, GNL, etc) - Padrão (ISO ou BS) - Ano de fabricação - Máxima Pressão de Trabalho (MWP) - Indicação se é do tipo eletricamente contínuo (<i>electrically continuous</i>), eletricamente descontínuo (<i>electrically discontinuous</i>) ou semi-contínuo (<i>semi-continuous</i>).		
3	Verificar se o tempo de utilização dos mangotes está de acordo com a recomendação do fabricante ?		
4	Verificar se está sendo utilizado, durante as operações STB, suporte de proteção (<i>hose suspending saddle</i>) para os mangotes.		
5	Verificar os registros de testes e manutenção dos mangotes (testes de pressão, critérios de alongamento, testes dos flanges isolantes, etc).		
6	Verificar se houve retirada de serviço de algum mangote e sua motivação.		
7	Verificar existência de registros de casos de incidentes com os mangotes de carga e suas causas, e as lições aprendidas.		
8	Outras observações sobre os mangotes de carga.		
C	BARREIRA DE CONTENÇÃO DE ÓLEO (OIL BOOM)		
1	Verificar o estado das barreiras de contenção de óleo.		
2	Verificar os registros de uso de barreiras de contenção durante alguma operação STB ou em algum exercício programado.		
D	EMBARCAÇÃO DE APOIO (SUPPORT CRAFT)		
1	Inspecionar as embarcações de apoio às operações STB.		

ANEXO 5-O

2	Verificar os equipamentos de resposta a derramamento de óleo (<i>OSRO – Oil Spill Response</i>) a bordo da embarcação de apoio.		
3	Verificar a pasta de documentos de cada embarcação de apoio.		

Considerações sobre a Visita Técnica:

Resultado da Visita Técnica:

☐ Satisfatória

☐ Não Satisfatória

Assinatura do Inspetor Coordenador
(Nome / Posto / Função)

APÊNDICE I DO ANEXO 2-D

FORMATOS DOS DADOS DE POSIÇÃO (MENSAGEM E ARQUIVO)

1. FTP - ARQUIVO COM TRÊS (3) TIPOS DE EXTENSÃO:
- a) .dpc (arquivo texto)

O arquivo poderá conter informações de uma ou mais embarcação e tem o formato de colunas separado por 1 espaço em branco, sendo:

1ª Coluna – Código de Identificação da Embarcação;

2ª Coluna – sem uso;

3ª Coluna – sem uso;

4ª Coluna – Data (ddmmaa);

5ª Coluna – Hora (hhmmss);

6ª Coluna – Latitude;

7ª Coluna – Longitude;

8ª Coluna – Controle (Se é zero(0) registro é desprezado).

Exemplo 1: 518 2 4 101103 172518 -23.49663 -42.29595 1

Exemplo 2: 0113 0 0 071103 143200 -3.94427 -63.15851 1
- b) .inm (arquivo binário – aplicação para comunicações via INMARSAT)

Simulação de INMARSAT MARITIME POSITION REPORT					
byte	formato	atribui valores	binário	hex	dec
1	P[1] C[1] TYPE[6]	P = 0 C = 1 TYPE = 04h	0 1 000100	44	68
2	DNID[8]	DNDI inventado 12345 = 00110000 00111001	00110000	30	48
3	DNID[8]		00111001	39	57
4	LES ID[8]	LES ID inventado 222 = 11011110	11011110	DE	222
5	MEMBER NO[8]	MEMBER NO inventado 16 = 00010000	00010000	10	16
6	CAT[2] H[1] DEG[5]	CAT = 01 MARITIME POSITION REPORT LAT = 22 43 500 S H = 1 DEG = 22 MIN = 43 FRAC = (0.500 / 0.04) = 12.5 (12)	(01)(1)(22)(43)(12) = (01)(1)(0010110) (101011)(01100) = 01 1 0010110 101011 01100 = 01100101 10101011 01100	65	101
7	DEG[2] MIN[6]			AB	171

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE I DO ANEXO 2-D

8	FRAC[5] H[1] DEG[2]	LON = 043 10 350 W	(01100) (1)(00101011)	64	100
9	DEG[6] MIN[2]	H = 1 DEG = 43 MIN = 10	(001010)(01000) =	AC	172
10	MIN[4] FRAC[4]	FRAC = (.35 / 0.04) = 7.95 (8)	01100100 10101100 10100100 0	A4	164
11	FRAC[1] MEM[7]	MEM inventado 55 = 0110111	00110111	37	55
12	ATTR[8]	? 00000000	00000000	00	00
13	ATTR[8]	? 00000000	00000000	00	00
14	CHKSUM[8]	? 00000000	00000000	00	00
15	CHKSUM[8]	? 00000000	00000000	00	00
16	P[1] C[1] TYPE[6]	? 00000000	00000000	00	00
17	SPEED[8]	SPEED = 3.5 3.5 / 0.2 = 17.5 (17)	00010001	11	17
18	COURSE[8]	COURSE = 225 RESERV = 0	(225) = (011100001) = 01110000 10000000	70	112
19	COURSE[1] RESERV[7]			80	128

Observação: Não é obrigatório o uso da extensão .inm para as comunicações via INMARSAT; nada impede a utilização de arquivos com extensão .dpc, acima mencionada, ou .ORB a seguir especificada.

c) Nome/identificação da embarcação.ORB (arquivo texto)

O nome/identificação da embarcação e a extensão do arquivo poderá estar em letra maiúscula ou minúscula. Os dados vêm separados por vírgula, o arquivo tem formato de linha e conterá dados por embarcação, conforme o exemplo abaixo:

d) POSITION:LAT=-22.4433,LON=-40.0688,131000,28,01

Após a vírgula que precede a longitude, seguem seguintes dados: hora/minuto/segundo, dia, mês.

2. Correio eletrônico - A mensagem pode ser de dois tipos: identificação da embarcação no cabeçalho ou no texto.

a) Identificação da embarcação no cabeçalho

Este arquivo é recebido via servidor de correio eletrônico (POP3) e transformado em arquivo com extensão “.txt” e tem o seguinte layout:

Received: from alhena.mar.mil.br ([200.244.241.3])

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE I DO ANEXO 2-D

by dtm20.mb (Lotus Domino Release 5.0.10)
with ESMTP id 2003111108360195:613;
Tue, 11 Nov 2003 08:36:01 -0300
Received: from alhena.mar.mil.br (polaris.mar.mil.br [200.244.241.11])
by dummy.domain.name (Postfix) with ESMTP id DA0D66A77
for <petroleo@dpc.mar.mil.br>; Mon, 10 Nov 2003 09:22:54 -0200 (BRST)

Received: from mail.mundo.com.br (www.mundo.com.br [216.53.184.80])
by alhena.mar.mil.br (Postfix) with SMTP id 40C466A76
for <petroleo@dpc.mar.mil.br>; Mon, 10 Nov 2003 09:22:54 -0200 (BRST)

Received: from AspEmail [216.53.184.80] by www.mundo.com.br [127.0.0.1]
with SMTP (MDaemon.v3.1.2.R)
for <petroleo@dpc.mar.mil.br>; Mon, 10 Nov 2003 09:23:34 -0200
From: "NACIONAL1@ECT.damos.net" <traf@engecarga.com.br>
To: petroleo@dpc.mar.mil.br
Subject: NACIONAL1@ECT.damos.net
Date: Mon, 10 Nov 2003 09:23:34 -0200
MIME-Version: 1.0
X-MDRcpt-To: petroleo@dpc.mar.mil.br
X-MDRemotelP: 216.53.184.80
X-Return-Path: traf@engecarga.com.br
X-MDaemon-Deliver-To: petroleo@dpc.mar.mil.br
Reply-To: traf@engecarga.com.br
Message-ID: <MDAEMON

F200311100923.AA233407md50005180435@www.mundo.com.br>

X-MIMETTrack: Itemize by SMTP Server on dtm20/DITELM/Mar(Release 5.0.10 |
March 22, 2002) at 11/11/2003 08:36:03 AM,
Serialize by POP3 Server on dpc2/prtcos/Mar(Release 6.0.1CF1|March 04, 2003)
at 11/11/2003 10:00:27,
Serialize complete at 11/11/2003 10:00:27

POSITION:LAT=-5.266, LON=-32.752,110424,10,11

OBS: O cabeçalho deste arquivo é importante, pois identifica a Embarcação. No exemplo acima o nome da Embarcação é NACIONAL1.

APÊNDICE I DO ANEXO 2-D

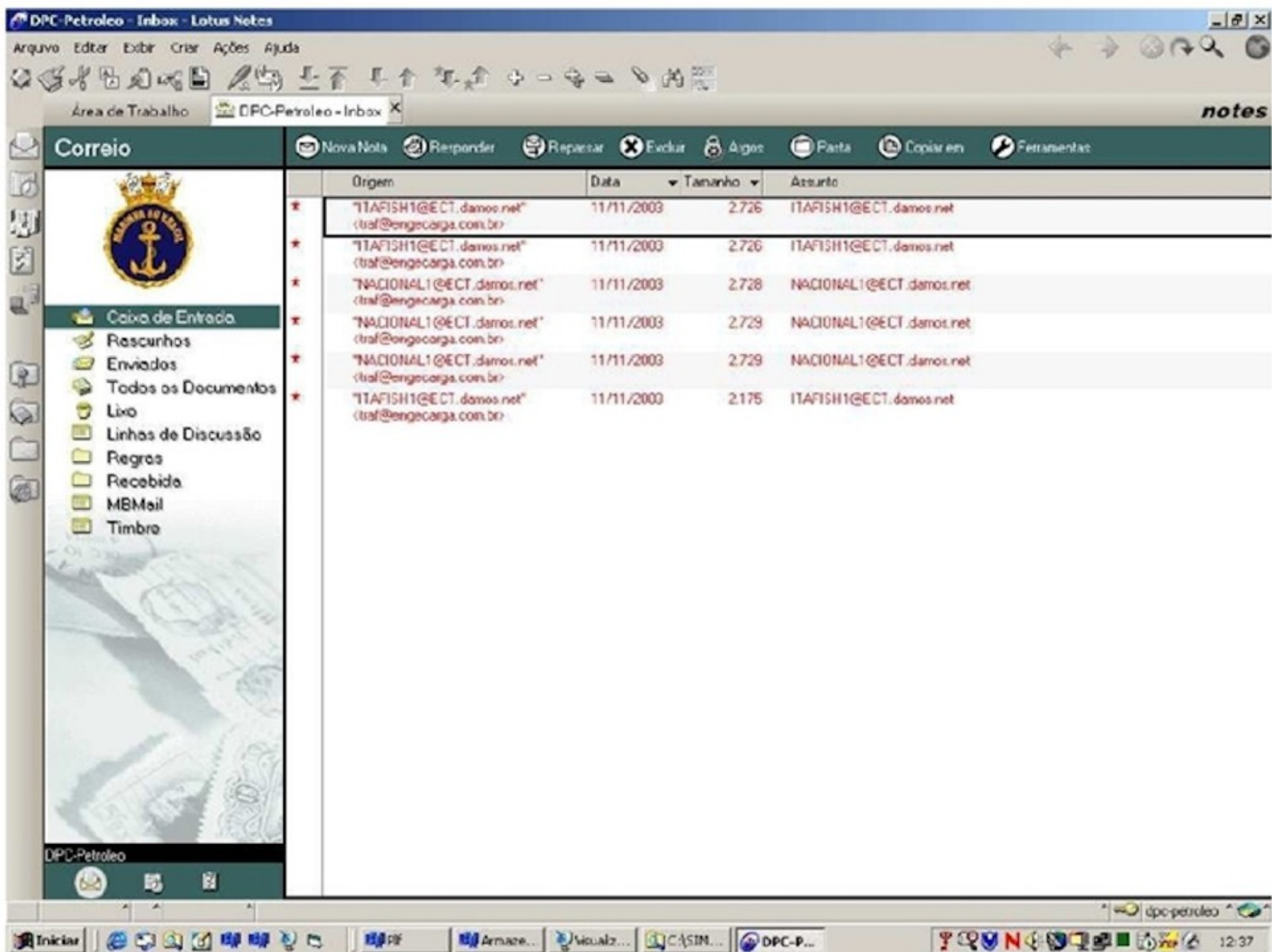


Figura 1 - Nome das Embarcações

f) Identificação da embarcação no texto

Este arquivo é recebido via Email (POP3) e transformado em arquivo com extensão “.txt” e tem o seguinte layout:

Received: from alhena.mar.mil.br ([200.244.241.3])
by dtm20.mb (Lotus Domino Release 5.0.10)
with ESMTP id 2003111108522534:1204 ;
Tue, 11 Nov 2003 08:52:25 -0300

Received: from alhena.mar.mil.br (polaris.mar.mil.br [200.244.241.11])
by dummy.domain.name (Postfix) with ESMTP id EE1706777
for <petroleo@dpc.mar.mil.br>; Sun, 9 Nov 2003 23:04:58 -0200 (BRST)

Received: from svrj50.fw (unknown [200.214.2.10])

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE I DO ANEXO 2-D

by alhena.mar.mil.br (Postfix) with SMTP id B0439677A
for <petroleo@dpc.mar.mil.br>; Sun, 9 Nov 2003 23:04:58 -0200 (BRST)

Received: by svrj50.fw from svrj55.br.globalstar.com ([172.16.4.32]); Mon, 10 Nov 2003 01:21:03 GMT

Received: from svrj55 (svrj55 [172.16.4.32])
by svrj55.br.globalstar.com (8.9.1b+Sun/8.9.1) with SMTP id XAA25948
for petroleo@dpc.mar.mil.br; Sun, 9 Nov 2003 23:06:58 -0200 (EDT)
Date: Sun, 9 Nov 2003 23:06:58 -0200 (EDT)

From: spgg@globalstar.com.br

Message-Id: <200311100106.XAA25948@svrj55.br.globalstar.com>

X-Authentication-Warning: svrj55.br.globalstar.com: svrj55 [172.16.4.32] didn't
use HELO protocol

Subject: Globalstar Tracking

To: <> X-MIMETrack: Itemize by SMTP Server on dtm20/DITELM/Mar(Release
5.0.10 | March 22, 2002) at 11/11/2003 08:52:28 AM,

Serialize by POP3 Server on dpc2/prtcos/Mar(Release 6.0.1CF1 | March 04, 2003)
at 11/11/2003 09:57:36,

Serialize complete at 11/11/2003 09:57:36

POSITION:LAT=-22.868611,LON=-

41.911111,005551,10,11,724880227128227,10000

OBS: Neste caso, a identificação da Embarcação está no corpo da mensagem e
não no cabeçalho.

c) BD – Banco de Dados:

O arquivo é recebido via Banco de Dados SQLServer e é gerado um arquivo
position.txt no formato de colunas separado por "TAB", sendo:

1ª Coluna – Código de Identificação da Embarcação em conjunto com a 2ª Col.;

2ª Coluna – Código de Identificação da Embarcação em conjunto com a 1ª Col.;

3ª Coluna – sem uso;

4ª Coluna – Latitude;

5ª Coluna – Longitude;

6ª Coluna – Data/Hora (aammddhhmmss); e

7ª Coluna – sem uso.

778332 EMB5 0 0093822S 0351010W 031021074443 1
45.28 Km SE de BARRA DE SANTO ANTONIO – AL

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

1. INTRODUÇÃO.....	1
2. COMPONENTES DO SISTEMA	1
3. INTERFACES DISPONÍVEIS	2
3.1. ENVIO DE MENSAGENS DE POSIÇÃO - DO ASP PARA O CDRL	2
3.2. RECEBIMENTO DE MENSAGENS - ENVIO DO CDRL PARA O ASP	3
3.3. HOMOLOGAÇÃO DE TESTES DE COMUNICAÇÃO	3
4. ARQUITETURA DE COMUNICAÇÃO	4
4.1. MODELO CONCEITUAL	4
4.2. PADRÕES TÉCNICOS	5
4.2.1. Padrão de Comunicação	5
4.2.2. Visão Geral do Simple Object Access Protocol (SOAP)	5
4.2.3. Padrão de Certificado Digital	5
4.2.4. Resumo dos Padrões Técnicos	6
4.3. MODELO OPERACIONAL	7
4.3.1. Serviços	7
4.3.1.1. Descrição das etapas do WS exposto pelo CDRL:	7
4.3.1.2. Descrição das etapas do WS exposto pelo ASP:	8
4.3.2. Padrão de Mensagens XML	8
4.3.3. Validação da estrutura das Mensagens XML	8
4.3.4. Esquemas XML	9
4.3.5. Alteração nas Versões dos Esquemas XML	9
5. WEB SERVICES DO CDRL E DOS PROVEDORES ASP	10
5.1. WSDL	10
5.2. SERVIÇOS E MÉTODOS	11
5.2.1. Representação Tabular dos Esquemas XML	12
5.2.2. WS exposto pelo ASP	12
5.2.2.1. ShipPositionRequest	12
5.2.2.2. Receipt	15
5.2.3. WS exposto pelo CDRL	18
5.2.3.1. ShipPositionReportASP	18
5.2.3.2. ReceiptASP	21

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

1. INTRODUÇÃO

Este anexo tem como objetivo apresentar a definição das especificações e critérios técnicos necessários para utilização do Web Service do Sistema LRIT disponibilizado pela MB para as empresas provedoras de serviço de aplicação (ASP).

O Sistema LRIT tem como propósito manter o acompanhamento da movimentação de embarcações, sujeitos a regulamentação SOLAS, por meio de informações padronizadas de posição, fornecidas pelos ASP.

A implantação do Sistema LRIT e seus respectivos Centros de Dados permitirão o oportuno intercâmbio de informações entre os sistemas de controle do tráfego marítimo dos países signatários da Convenção SOLAS para uso em seus sistemas SAR e para a identificação do tráfego marítimo de interesse. Este intercâmbio será realizado pelo CDRL.

As mensagens de informação LRIT contêm o posicionamento dos navios e seu número de registro na IMO (IMO-Number).

2. COMPONENTES DO SISTEMA

No sistema LRIT existem os seguintes componentes:

	Shipborne Equipment – equipamentos instalados nas embarcações que transmitem informação LRIT;
	CSP – Provedor de Serviço de Comunicação;
	ASP – Provedor de Serviço de Aplicação;
	CDRL – Centro de Dados Regional LRIT;
	IDC – Centro de Dados Internacional LRIT;

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

	LRIT Data Users – Usuários de Dados LRIT;
	IDE – Internacional LRIT Data Exchange;

3. INTERFACES DISPONÍVEIS

Por meio do Web Service, as empresas provedoras de serviço de aplicação (ASP) enviarão mensagens de informação LRIT para o CDRL. De forma análoga, as empresas ASP também deverão prover um Web Service (WS) para que possam receber as mensagens do CDRL.

A seguir, estão resumidas as interfaces disponíveis e suas respectivas funcionalidades básicas.

3.1. ENVIO DE MENSAGENS DE POSIÇÃO - DO ASP PARA O CDRL

O CDRL disponibiliza WS aos provedores ASP, que permite o envio de mensagens. Os ASP, por meio dessa interface, deverão enviar as seguintes mensagens com informações LRIT:

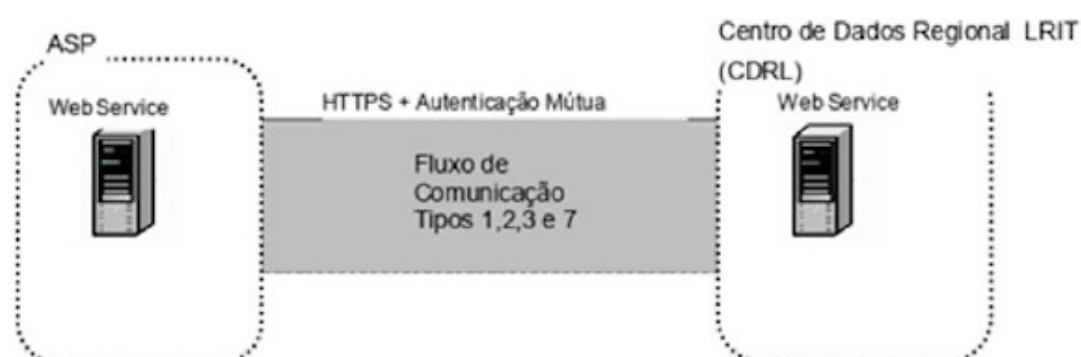
a) TIPO 1 (*Message Type 1*): Mensagem de posição periódica com frequência padrão de 6 (seis) horas, ou esporádica com frequência alterada de acordo com alguma requisição.

b) TIPO 2 (*Message Type 2*): Mensagem de posição emitida em resposta a uma requisição de posição.

c) TIPO 3 (*Message Type 3*): Mensagem de posição emitida, em resposta a uma requisição de posição por um serviço SAR.

d) TIPO 7 (*Message Type 7*): Mensagem de recibo, emitida em resposta a uma requisição de posição, onde houve alguma impossibilidade com relação às informações LRIT.

O diagrama a seguir exemplifica a comunicação que ocorre entre os provedores de serviço ASP e o CDRL, para os tipos de mensagens 1, 2, 3 e 7:



APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

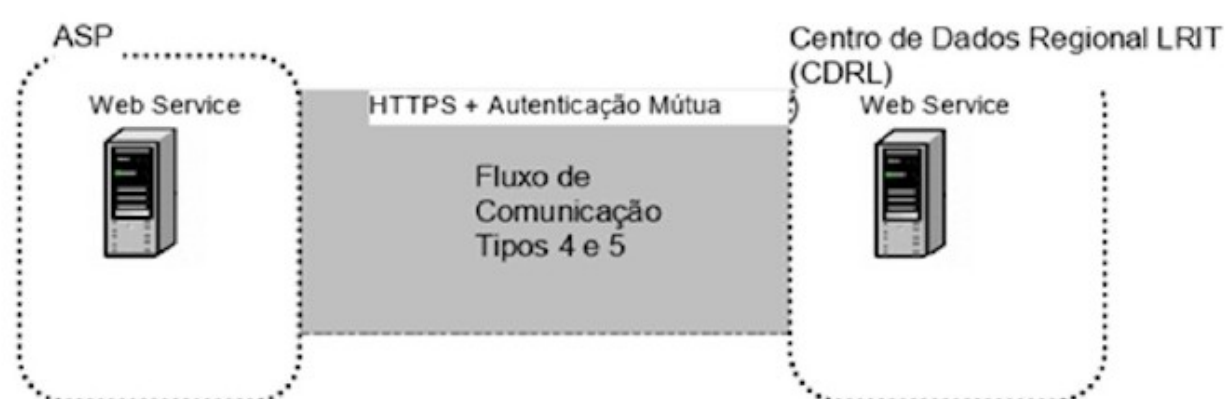
MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

3.2. RECEBIMENTO DE MENSAGENS - ENVIO DO CDRL PARA O ASP

Conforme citado anteriormente, os prestadores de serviços ASP poderão receber solicitações de Informação LRIT por meio de mensagens enviadas pelo CDRL. Para que seja possível o recebimento de mensagens, os provedores ASP também deverão disponibilizar web services, onde serão recebidos os seguintes tipos de mensagem:

- a) TIPO 4 (*Message Type 4*): Requisição de informação LRIT esporádica ou alteração de periodicidade de envio de mensagem.
- b) TIPO 5 (*Message Type 5*): Requisição de informação LRIT gerada por um serviço SAR.

O diagrama a seguir exemplifica a comunicação que ocorre entre os provedores de serviço ASP e o CDRL, para os tipos de mensagens 4 e 5:

**3.3. HOMOLOGAÇÃO DE TESTES DE COMUNICAÇÃO**

Essa interface possibilita a homologação dos testes de comunicação entre as empresas provedoras de serviço de aplicação (ASP) e o CDRL.

Para a homologação, o COMCONTRAM emitirá um certificado de teste. Após realizados os testes, o provedor ASP receberá uma identificação LRIT (LRIT ID) definitivo, com o qual poderá solicitar à empresa certificadora um certificado digital válido.

4. ARQUITETURA DE COMUNICAÇÃO**4.1. MODELO CONCEITUAL**

O diagrama a seguir ilustra o fluxo conceitual de comunicação, o modelo conceitual de comunicações, bem como os vários segmentos das comunicações (A a F) na rede LRIT:

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

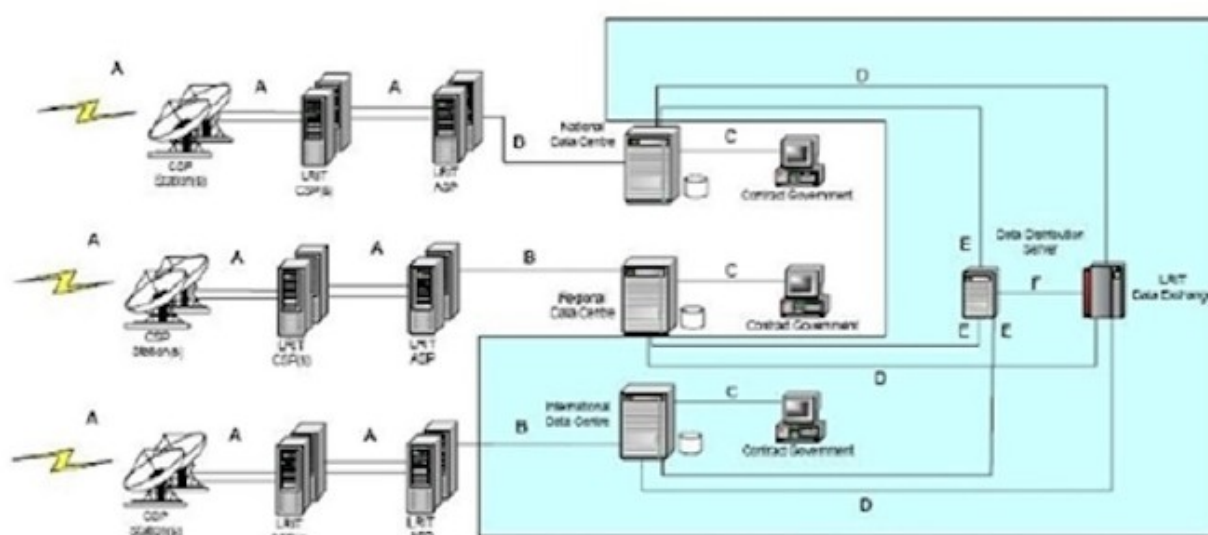


FIGURA 3 - COMPONENTES DO SISTEMA DE COMUNICAÇÃO LRIT

A arquitetura de comunicação tratada neste Anexo é referente à comunicação B, que se dá entre as empresas provedoras de serviços de aplicação (ASP) e o CDRL.

Para os serviços de envio de mensagens LRIT das embarcações, será disponibilizado um Web Service (WS) pelo CDRL. Para o serviço de homologação, existirá um endereço específico (url) no mesmo WS.

Para o recebimento de requisições do CDRL o provedor ASP deverá prover um WS próprio, seguindo as mesmas especificações do WS do CDRL.

Os serviços disponibilizados serão assíncronos, o envio da mensagem XML de posição do navio e o recebimento da mensagem XML de retorno serão realizados em conexões distintas.

As mensagens XML devem ser validadas, com base em regras de validação (Esquemas). O recebimento da mensagem com sucesso é repondido com “sucesso” (success) pelo protocolo Soap. Caso ocorram erros de validação do Esquema XML, o conteúdo da mensagem XML não será processado e será retornada uma mensagem de erro (soap fault).

4.2. PADRÕES TÉCNICOS

4.2.1. Padrão de Comunicação

A comunicação entre os sistemas de informações dos ASP e o sistema LRIT do CDRL é baseada nos Web Services disponibilizados pelo CDRL e pelo ASP. O meio físico de comunicação utilizado será a Internet, com o uso do protocolo HTTPS, que além de garantir um duto de comunicação seguro na Internet, permite a identificação do servidor e do cliente por meio de certificados digitais, eliminando a necessidade de identificação do usuário, por meio do nome ou código de usuário e senha.

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

Com WS, a comunicação torna-se dinâmica e principalmente segura, pois não há intervenção humana. O fluxo será sempre iniciado por meio de arquivo XML.

A troca de mensagens entre os Web Services do CDRL e os sistemas dos ASP será realizada no padrão SOAP versão 1.2.

4.2.2. Visão Geral do Simple Object Access Protocol (SOAP)

A camada de aplicação para troca de mensagens LRIT entre os componentes do sistema LRIT será baseada na versão 1.2 do SOAP, como definida pelo *consortium do World Wide Web* (W3C). O SOAP é um protocolo de camada da aplicação que permite uma comunicação entre os participantes, sem requerer nenhuma rede de comunicação específica, operação de sistema ou linguagem de programação. A especificação da versão 1.2 do SOAP está disponível em <http://www.w3.org/TR/soap12>.

Como detalhado sob a seção obrigatória do SOAP abaixo, as mensagens do SOAP trafegarão usando o HTTP como o protocolo subjacente. Embora o HTTP por definição seja um mecanismo de comunicação request/response, sugere-se que os designers e os implementadores adotem testes padrões assíncronos e mecanismos sem bloqueio de confiança para receber a mensagem de resposta do http, assegurando um melhor desempenho. Sob a perspectiva da execução da aplicação, só há um caminho para o curso das mensagens. As mensagens do SOAP descritas dentro do corpo da resposta do HTTP, incluem unicamente a informação que indica o estado terminal da troca da mensagem de request/response e podem ser de "sucesso"(success) ou "falha" (soap fault).

4.2.3. Padrão de Certificado Digital

Os certificados digitais utilizados no Sistema LRIT serão emitidos por Autoridade Certificadora, credenciada pela Infra-estrutura de Chaves Públicas ICP-Brasil tipo A1, A2, A3 ou A4, devendo conter os dados do proprietário do certificado digital, no campo "Assunto" conforme descrito a seguir:

CN={Nome do Host},O={Nome Completo da Empresa Provedora do Serviço de Aplicação - ASP},OU={LRIT ID com 4 algarismos},L={Cidade},S={Estado},C={País}

Segue um exemplo:

CN = Quest O = Quest Providers S/A OU = 7951 L = Florianópolis S = Santa Catarina C = Brasil

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

Na requisição de todos os serviços disponíveis pelo CDRL serão exigidos os certificados digitais. A falta do certificado ou o não preenchimento do campo “Assunto” implicará em rejeição do serviço.

4.2.4. Resumo dos Padrões Técnicos

A tabela a seguir resume os principais padrões de tecnologia utilizados:

CARACTERÍSTICA	DESCRIÇÃO
Web Services	Padrão definido pelo WS-1 Basic Profile (http://www.ws-i.org/Profiles/BasicProfile-1.1-2006-04-10.html)
Meio lógico de comunicação	Web Service, disponibilizados pelo Sistema LRIT do Centro de Dados Regional LRIT do COMCONTRAM
Meio físico de comunicação	Internet
Protocolo Internet	HTTPS com autenticação mútua por meio de certificados digitais.
Padrão de troca de mensagens	SOAP versão 1.2.
Padrão de certificado digital	X.509 versão 3, emitido por Autoridade Certificadora credenciada pela Infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira – ICP-Brasil, dos tipos A1, A2, A3 ou A4, devendo, obrigatoriamente, conter no campo “Assunto” os dados do proprietário do certificado digital, conforme exemplo descrito a seguir: CN = Quest (nome do host) O = Quest Providers S/A (nome completo da empresa provedora do Serviço de Aplicação - ASP) OU = 7951 (LRIT Id com 4 algarismos) L = Florianópolis (Cidade) S = Santa Catarina (Estado) C = Brasil (país)
Padrões de Preenchimento XML	Campos não obrigatórios do Esquema que não possuam conteúdo terão suas “tags” suprimidas na mensagem XML. ⚠

4.3. MODELO OPERACIONAL

A comunicação é síncrona, terminando com a resposta do protocolo SOAP. Entretanto, a troca de informações LRIT será assíncrona, por isso, tanto o CDRL quanto os provedores ASP precisam expor WS. Os provedores ASP utilizarão o WS do CDRL para enviar

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

informações LRIT. As requisições do CDRL serão recebidas através do WS exposto pelo próprio provedor ASP.

4.3.1. Serviços

4.3.1.1. Descrição das etapas do WS exposto pelo CDRL:

Conforme citado anteriormente, as informações LRIT serão enviadas pelo ASP, utilizando o WS do CDRL. Segue a figura com o fluxo simplificado de funcionamento.

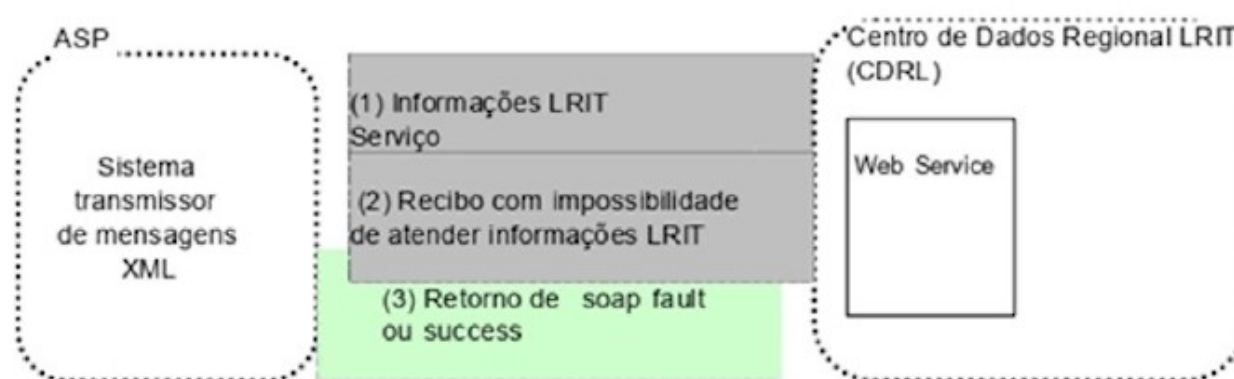


FIGURA 4 - WS EXPOSTO PELO CDRL

a) O sistema do provedor ASP inicia a conexão enviando uma mensagem XML do tipo 1, 2 ou 3 para o WS do CDRL;

b) Caso não seja possível responder uma mensagem com informações LRIT por algum motivo, ao invés de uma mensagem dos tipos 1, 2, 3, o ASP envia uma mensagem do tipo 7, contendo um campo texto que explicará o motivo de não processamento da informação LRIT.

c) A confirmação da entrega da mensagem será realizada pelo protocolo SOAP. O Web Service do CDRL valida a mensagem de acordo com o Esquema XML, retornando, para o transmissor, “success” caso a mensagem seja válida ou “soap fault”, caso a mensagem seja inválida. A mensagem válida é recebida e encaminhada ao sistema LRIT, que realiza o processamento, gravando as informações LRIT. A conexão é encerrada.

4.3.1.2. Descrição das etapas do WS exposto pelo ASP:

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

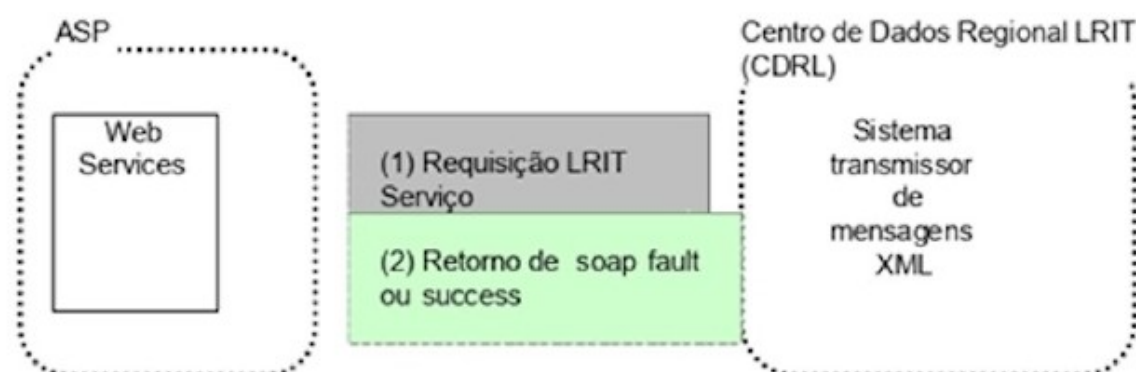


FIGURA 5 - WS EXPOSTO PELO ASP

a) O sistema do provedor ASP inicia a conexão enviando uma mensagem XML, do tipo 4 ou 5, para o WS do CDRL;

b) A confirmação da entrega da mensagem será realizada pelo protocolo SOAP. O Web Service do CDRL valida a mensagem de acordo com o Esquema XML, retornando, para o transmissor, “success” caso a mensagem seja válida ou “soap fault”, caso a mensagem seja inválida. A conexão é então encerrada.

4.3.2. Padrão de Mensagens XML

A especificação adotada para as mensagens XML é a recomendação W3C para XML 1.0, disponível em www.w3.org/TR/REC-xml, a codificação será em UTF-8 e o conjunto de caracteres em LATIN-1.

4.3.3. Validação da estrutura das Mensagens XML

Um Esquema XML define o conteúdo de uma mensagem XML, descrevendo os seus atributos, elementos e a sua organização, além de estabelecer regras de preenchimento de conteúdo e de obrigatoriedade de cada elemento ou grupo de informação.

Neste manual utilizaremos a nomenclatura Esquema XML para nos referir ao arquivo .xsd.

Qualquer divergência da estrutura da mensagem XML em relação ao seu respectivo Esquema XML, provoca um erro de validação do Esquema XML. Neste caso, o conteúdo da mensagem XML de pedido do serviço não poderá ser processado.

O receptor da mensagem efetuará a validação de acordo com o XML, que caso não seja validada, gerará uma mensagem de erro (SOAP fault) e não será recebida pelo CDRL.

Assim, os sistemas dos provedores ASP que transmitem ou recebem as mensagens devem estar preparados para gerar mensagens XML em seus respectivos Esquemas XML em vigor.

De forma análoga, os provedores ASP devem prover também Web Services aptos a receberem as requisições do CDRL, validando as mensagens do Centro, com os mesmos esquemas XML e WSDL descritos na próxima subseção.

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

4.3.4. Esquemas XML

Para cada mensagem XML de pedido e de retorno utilizadas pelo Web Service do CDRL é disponibilizado um arquivo .xsd (esquema XML) correspondente. O WSDL é um descritor de WS. Para cada WS existe um arquivo .wsdl correspondente.

Os Esquemas XML podem ser obtidos na internet acessando o sítio do COMCONTRAM, no endereço www.comcontram.mar.mil.br. Conforme já citado, esses mesmos esquemas devem ser utilizados pelo WS a serem disponibilizados pelos ASP.

4.3.5. Alteração nas Versões dos Esquemas XML

Os arquivos possuem controle de versão e podem sofrer alterações. Quando ocorrer alguma mudança no formato das mensagens XML, os esquemas XML correspondentes serão atualizados. A cada alteração na versão do esquema serão determinados a vigência e prazo para adequação dos sistemas dos ASP ao novo esquema. Ressalta-se que, a utilização de esquemas XML antigos impossibilitará a comunicação entre os ASP e o CDRL.

Dentro de cada esquema XML haverá uma alusão à versão do mesmo. Os esquemas utilizados são:

a) WS do CDRL:

- ShipPositionReportASP.xsd (Esquema XML de Envio de Posição do Navio)
- ReceiptASP.xsd (Esquema XML de aviso do recebimento de uma mensagem que não pode ser processada por alguma motivo)

b) WS do ASP:

- ShipPositionRequest.xsd (Esquema XML de Requisição de Posição do Navio)
- Receipt.xsd (Esquema XML de aviso do recebimento de uma mensagem que não pode ser processada por alguma motivo)

O arquivo contém Types.xsd (Esquema XML dos Tipos de dados utilizados pelo LRIT).

A maioria dos esquemas XML utilizados pelos Web Services do Sistema LRIT possuem definições dos tipos simples e complexos, que podem estar definidos em outros esquemas XML (ex.: Types.xsd). Nestes casos, a modificação de versão do esquema básico será repercutida no esquema principal.

As modificações dos esquemas XML do LRIT podem ser causadas por necessidades técnicas ou por mudanças na legislação internacional. Os prazos para a implementação das mesmas serão divulgados oportunamente.

5. WEB SERVICES DO CDRL E DOS PROVEDORES ASP

Os Web Services do CDRL disponibilizam os serviços que serão utilizados pelos sistemas de informação dos ASP. O mecanismo de utilização dos Web Services do CDRL segue as seguintes premissas:

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

a) Todos os serviços usarão os WS do CDRL. A comunicação é síncrona, encerrando-se com o recibo do protocolo SOAP. Entretanto, os serviços disponibilizados, ou seja, a troca de informações LRIT serão assíncronos, portanto, o envio das mensagens XML dos tipos 1,2,3 e 7 serão feitas pelo ASP ao WS do CDRL.

b) Existirá um método Web para cada tipo de serviço. Primeiramente cada mensagem do sistema LRIT será recebida pelo WS para validação de seu respectivo esquema XML (arquivo XSD). Caso ocorram erros de validação do esquema XML, o conteúdo da mensagem XML não será processado e será retornada uma mensagem XML contendo o(s) erro(s) ocorrido(s) (soap fault).

c) O WS exposto pelo ASP funcionará do mesmo modo e conterá as mesmas características supracitadas. O recebimento de mensagens do tipo 4 e 5 (mensagens de requisição) serão feitas pelo WS do ASP, enviadas pelo CDRL.

5.1. WSDL

O WSDL (Web Service Description Language - linguagem de descrição de serviço Web) é uma linguagem baseada em XML, com a finalidade de documentar as mensagens XML que os WS aceitam (pedidos de serviço) e gera (retornos). Esse mecanismo padrão facilita a interpretação dos contratos pelos desenvolvedores e ferramentas de desenvolvimento.

A notação que o arquivo WSDL usa para descrever o formato das mensagens é baseada no padrão XML, o que significa que é uma linguagem de programação neutra e baseada em padrões, o que a torna adequada para descrever as interfaces dos Web services, que são acessíveis por uma grande variedade de plataformas e linguagens de programação. Além de descrever o conteúdo das mensagens, o WSDL define onde o serviço está disponível e quais protocolos de comunicação são usados para conversar com o serviço. Isso significa que o arquivo WSDL define tudo que é necessário para escrever um programa que utilize o XML Web Service. Há várias ferramentas disponíveis para ler o arquivo WSDL e gerar o código para comunicar com o XML Web service. Os WSDL tornam-se acessíveis por uma grande variedade de plataformas e linguagens de programação, descrevendo o conteúdo das mensagens, definindo onde o serviço está disponível e quais protocolos de comunicação são usados para “conversar” com o serviço.

Isso significa que o arquivo WSDL define tudo que é necessário para escrever um programa que utilize o XML Web Service. Há várias ferramentas disponíveis para ler o arquivo WSDL e gerar o código para comunicar com o XML Web Service.

Os ASP, enquanto clientes, deverão utilizar o arquivo WSDL. Além de descrever o serviço, o WSDL especifica como acessá-lo e quais as operações ou métodos disponíveis,

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

para que saibam quais parâmetros enviar aos WS do Sistema LRIT e quais os parâmetros serão retornados.

Enquanto servidores, os ASP deverão utilizar para seus WS, outros esquemas, para que seja possível a esses provedores receberem as requisições de informação LRIT.

A documentação necessária dos WSDL pode ser obtida na internet, acessando o endereço do COMCONTRAM (<http://www.comcontram.mar.mil.br>).

5.2. SERVIÇOS E MÉTODOS

A seguir, serão descritos cada um dos serviços disponibilizados pelos WS, bem como seus respectivos métodos e esquemas XML de requisição (*request*) e de resposta (*report*). Ressalta-se que esses serviços tanto servem para descrever os providos pelo WS do CDRL, quanto deverão ser utilizados como modelos para o WS a ser exposto pelos ASP.

5.2.1. Representação Tabular dos Esquemas XML

Nas seções subseqüentes são descritos os campos utilizados em seus respectivos esquemas XML.

5.2.2. WS exposto pelo ASP

5.2.2.1. ShipPositionRequest

a) Descrição: Este método é responsável pela requisição de posicionamento de um navio. Essas mensagens são as enviadas pelo CDRL para o ASP. Podem ser do mensagens do tipo 4 ou 5 (*message type 4 ou 5*).

b) Método: ShipPositionRequest

c) Mensagem XML: O parâmetro Message deverá ser preenchido conforme tabela a seguir:

Parâmetro provedo por	CAMPO	DESCRIÇÃO	TIPO	FORMATO
Usuário de Dados LRIT	MessageType	"4" (requisição de posicionamento dos navios) "5" (requisição de acompanhamento SAR)	messageTypeType	nn
	MessageId	Identificador único da mensagem. Gerado pelo usuário	msgIDType	nnnnYYYYMMDDHHmmss nnnnn
	IMONum	Número de identificação do navio junto à IMO	imoNumType	nnnnnnnn
	DataUserProvider	Número de Identificação LRIT (LRIT ID) do usuário de dados LRIT	lritIDType	nnnn

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

Parâmetro provedo por	CAMPO	DESCRIÇÃO	TIPO	FORMATO
	AccessType	Intitulação do usuário que solicitou a informação. Formado por um único dígito: "0" reinicia/apaga as configurações de periodicidade anterior "1" Costa, "2" Bandeira, "3" Porto com distância da última atualização enviada a partir de um porto ou de instalações portuárias, "4" Reservado para uso futuro, "5" Porto com "time trigger", e "6" SAR (válido apenas para mensagem tipo 5)	accessTypeType	n
	Port	Representa o código para o porto que o navio está atracando. Válido somente para Access type = 3 ou 5	locodeType	C ₁ ...C _n (aceita espaço ou UN/LOCODE ou número IMO de facilidade de porto)
	PortFacility	Facilidade de Porto Válido somente para Access type = 3 ou 5	imoPortFacilityNumberType	C ₁ ...C _n (aceita espaço ou UN/LOCODE ou número IMO de facilidade de porto)
	Place	Representa o código da localização	placeCodeType	cccnnn ccc (letras de A-Z, com 3 dígitos) nnn (números de 0 a 9, com 3 dígitos)
	Distance	Distância em milhas náuticas de um porto ou facilidade de porto, onde o reastreamente se inicia. É válido apenas para AccessType 3.	distanceType	nnnn

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

Parâmetro provido por	CAMPO	DESCRIÇÃO	TIPO	FORMATO
	RequestType	Representa o tipo de requisição: "1" Interroga a posição uma vez (válido apenas para mensagem tipo 5) "2" Periodicidade de 15 min "3" Periodicidade de 30 min "4" Periodicidade de 1 hora "5" Periodicidade de 3 horas "6" Periodicidade de 6 horas "8" Para o envio de posicionamento ¹ "10" Periodicidade de 12 horas "11" Periodicidade de 24 horas	requestTypeType	n
	RequestDuration	Hora de início do envio de informações LRIT e/ou de término do envio. Se for "start", quando nulo assume o padrão que é a hora corrente. Se for "stop" quando nulo assume infinito	requestDurationType	YYYY-MM-DDThh:mm:ssZ
	DataUserRequestor	Número de Identificação LRIT (LRIT ID) do usuário que fez a requisição originalmente	lritIDType	nnnn
	TimeStamp	Data e hora que o LRIT Data User transmitiu a mensagem para o CDRL	dateTime	Yyyy-MM-DDThh:mm:ssZ
CDRL	DDPVersionNum	Número da versão DDP usado pelo CDRL	ddpVersionNumType	N1...Nn:N1...Nn
	Test	Indica se a mensagem é uma mensagem de teste ou mensagem LRIT regular "0" Mensagem LRIT regular "1" Mensagem de teste	testType	n (aceita 0 ou 1)
	schemaVersion	Número da versão do esquema XML associado a todas as mensagens LRIT	decimal	nn

¹- Os RequestType "7" e "9" não são aplicáveis aos ASP.

Esquema de Mensagem Tipos 4 e 5 (Message Type 4 / 5) - Recebimento ASP

```
<xs:schema version="1.0" targetNamespace="http://gisis.imo.org/XML/LRIT/positionRequest/2008"
xmlns="http://gisis.imo.org/XML/LRIT/positionRequest/2008" xmlns:xs="http://www.w3.org/2001/XMLSchema"
xmlns:lrit="http://gisis.imo.org/XML/LRIT/types/2008" elementFormDefault="qualified">

  <xs:import namespace="http://gisis.imo.org/XML/LRIT/types/2008" schemaLocation="Types.xsd"/>
  <xs:simpleType name="messageTypeType">
    <xs:restriction base="xs:integer">
      <xs:enumeration value="4"/>
      <xs:enumeration value="5"/>
    </xs:restriction>
  </xs:simpleType>
```

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

Esquema de Mensagem Tipos 4 e 5 (Message Type 4 / 5) - Recebimento ASP

```

<xs:simpleType name="accessTypeType">
  <xs:restriction base="xs:integer">
    <xs:enumeration value="0"/>
    <xs:enumeration value="1"/>
    <xs:enumeration value="2"/>
    <xs:enumeration value="3"/>
    <xs:enumeration value="5"/>
    <xs:enumeration value="6"/>
  </xs:restriction>
</xs:simpleType>
<xs:simpleType name="requestTypeType">
  <xs:restriction base="xs:integer">
    <xs:enumeration value="0"/>
    <xs:enumeration value="1"/>
    <xs:enumeration value="2"/>
    <xs:enumeration value="3"/>
    <xs:enumeration value="4"/>
    <xs:enumeration value="5"/>
    <xs:enumeration value="6"/>
    <xs:enumeration value="7"/>
    <xs:enumeration value="8"/>
    <xs:enumeration value="9"/>
    <xs:enumeration value="10"/>
    <xs:enumeration value="11"/>
  </xs:restriction>
</xs:simpleType>
<xs:complexType name="requestDurationType">
  <xs:attribute name="startTime" type="xs:dateTime" use="optional"/>
  <xs:attribute name="stopTime" type="xs:dateTime" use="optional"/>
</xs:complexType>
<xs:simpleType name="distanceType">
  <xs:restriction base="xs:integer">
    <xs:minInclusive value="0"/>
    <xs:maxInclusive value="9999"/>
  </xs:restriction>
</xs:simpleType>
<xs:element name="ShipPositionRequest" type="ShipPositionRequestType"/>
<xs:complexType name="ShipPositionRequestType">
  <xs:sequence>
    <xs:element name="MessageType" type="messageTypeType"/>
    <xs:element name="MessageId" type="Irit:msgIDType"/>
    <xs:element name="IMONum" type="Irit:imoNumType"/>
  </xs:sequence>
</xs:complexType>

```


APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

Esquema de Mensagem Tipos 4 e 5 (Message Type 4 / 5) - Recebimento ASP

```
<xs:element name="DataUserProvider" type="Irit:IritIDType"/>
<xs:element name="AccessType" type="accessTypeType"/>
<xs:choice minOccurs="0">
  <xs:element name="Port" type="Irit:locodeType"/>
  <xs:element name="PortFacility" type="Irit:imoPortFacilityNumberType"/>
  <xs:element name="Place" type="Irit:placeCodeType"/>
</xs:choice>
<xs:element name="Distance" type="distanceType"/>
<xs:element name="RequestType" type="requestTypeType"/>
<xs:element name="RequestDuration" type="requestDurationType" minOccurs="0"/>
<xs:element name="DataUserRequestor" type="Irit:IritIDType"/>
<xs:element name="TimeStamp" type="xs:dateTime"/>
<xs:element name="DDPVersionNum" type="Irit:ddpVersionNumType"/>
</xs:sequence>
<xs:attribute name="test" type="Irit:testType" use="optional" default="0"/>
<xs:attribute name="schemaVersion" type="xs:decimal" use="required"/>
</xs:complexType>
</xs:schema>
```

Exemplo de Mensagem Tipo 4 (Message Type 4) – Recebimento do ASP

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

```

<ShipPositionRequest
  xmlns='http://gisis.imo.org/XML/LRIT/positionRequest/2008'
  schemaVersion="1.2">
    <MessageType>4</MessageType>
    <MessageId>10182008052716362600008</MessageId>
    <IMONum>1234561</IMONum>
    <DataUserProvider>1018</DataUserProvider>
    <AccessType>1</AccessType>
    <Port>BRAB0</Port>
    <Distance>0</Distance>
    <RequestType>1</RequestType>
    <RequestDuration startTime='2008-03-25T18:34:29.612Z'
      stopTime='2008-03-25T20:34:29.612Z' />
    <DataUserRequestor>1018</DataUserRequestor>
    <TimeStamp>2008-03-25T19:34:29.612Z</TimeStamp>
  </ShipPositionRequest>

```

Exemplo de Mensagem Tipo 5 (Message Type 5) – Recebimento do ASP

```

<env:Envelope xmlns:env='http://schemas.xmlsoap.org/soap/envelope/'>
  <env:Header></env:Header>
  <env:Body>
    <ShipPositionRequest test='1'
      xmlns='http://gisis.imo.org/XML/LRIT/positionRequest/2008'>
      <MessageType>5</MessageType>
      <MessageId>2222008032513565123400</MessageId>
      <IMONum>1234561</IMONum>
      <ShipName>Amazonia</ShipName>
      <DataUserProvider>1005</DataUserProvider>
      <AccessType>1</AccessType>
      <Distance>0</Distance>
      <RequestType>1</RequestType>
      <RequestDuration startTime='2008-03-25T12:56:51.981Z'
        stopTime='2008-03-25T14:56:51.981Z' />
      <DataUserRequestor>1234</DataUserRequestor>
      <TimeStamp>2008-03-25T13:56:51.981Z</TimeStamp>
    </ShipPositionRequest>
  </env:Body>
</env:Envelope>

```

5.2.2.2. Receipt

- a) Descrição: Este método é responsável pelo envio de mensagem de recibo onde houve alguma impossibilidade com relação às informações LRIT. O CDRL envia para o

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

ASP. É uma mensagem do tipo 7 (*message type 7*).

b) Método: Receipt

c) Mensagem XML: O parâmetro Message deverá ser preenchido conforme tabela a seguir:

Parâmetro Provido por	CAMPO	DESCRIÇÃO	TIPO	FORMATO
CDRL e ASP	MessageType	Tipo da mensagem "7" mensagem de recibo	messageTypeType	nn
	MessageId	Identificador único da mensagem. Gerado pelo usuário	msgIDType	nnnnYYYYMMDDHHmmssnnnn
	ReferenceId	Identificador da mensagem (<i>Message ID</i>) que foi recebido	refIDType	nnnnYYYYMMDDHHmmssnnnn
	ReceiptCode	"4" CSP não disponível "5" Navio não responde "6" Navio não disponível "7" Falha ocorrida e não definida em outros códigos ¹	ReceiptCodeType	nnn
	Destination	LRITID do destinatário	lritIDType	nnnn
	Originator	LRITID do origem	lritIDType	nnnn
	Message	Texto indicando a natureza da mensagem	dateTime	texto
	TimeStamp	Data e hora que o Usuário de Dados LRIT transmitiu a mensagem para o CDRL	dateTime	YYYY-MM-DDThh:mm:ssZ
	DDPVersionNum	Número da versão DDP usado pelo CDRL	ddpVersionNumType	n ₁ ...nn:n ₁ ...nn
	Test	Indica se a mensagem é uma mensagem de teste ou mensagem LRIT regular "0" Mensagem LRIT regular "1" Mensagem de teste	testType	n (aceita 0 ou 1)
	schemaVersion	Número da versão do esquema XML associado a todas as mensagens LRIT	decimal	nn

¹ Os ReceiptCode 0,1,2,3,8 e 9 não são aplicáveis aos ASP

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

Esquema do Receipt.xsd

```

<xs:schema version="1.0" targetNamespace="http://gisis.imo.org/XML/LRIT/receipt/2008"
xmlns="http://gisis.imo.org/XML/LRIT/receipt/2008" xmlns:xs="http://www.w3.org/2001/XMLSchema"
xmlns:lrit="http://gisis.imo.org/XML/LRIT/types/2008" elementFormDefault="qualified">
  <xs:import namespace="http://gisis.imo.org/XML/LRIT/types/2008" schemaLocation="Types.xsd"/>
  <xs:simpleType name="messageTypeType">
    <xs:restriction base="xs:integer">
      <xs:enumeration value="7"/>
    </xs:restriction>
  </xs:simpleType>
  <xs:simpleType name="receiptCodeType">
    <xs:restriction base="xs:integer">
      <xs:minInclusive value="0"/>
      <xs:maxInclusive value="256"/>
      <xs:enumeration value="0"/>
      <xs:enumeration value="1"/>
      <xs:enumeration value="2"/>
      <xs:enumeration value="3"/>
      <xs:enumeration value="4"/>
      <xs:enumeration value="5"/>
      <xs:enumeration value="6"/>
      <xs:enumeration value="7"/>
      <xs:enumeration value="8"/>
      <xs:enumeration value="9"/>
    </xs:restriction>
  </xs:simpleType>
  <xs:element name="Receipt" type="ReceiptType"/>
  <xs:complexType name="ReceiptType">
    <xs:sequence>
      <xs:element name="MessageType" type="messageTypeType"/>
      <xs:element name="MessageId" type="lrit:msgIDType"/>
      <xs:element name="ReferenceId" type="lrit:refIDType"/>
      <xs:element name="ReceiptCode" type="receiptCodeType"/>
      <xs:element name="Destination" type="lrit:lritIDType"/>
      <xs:element name="Originator" type="lrit:lritIDType"/>
      <xs:element name="Message" type="lrit:messageType"/>
      <xs:element name="TimeStamp" type="xs:dateTime"/>
      <xs:element name="DDPVersionNum" type="lrit:ddpVersionNumType"/>
    </xs:sequence>
    <xs:attribute name="test" type="lrit:testType" use="optional" default="0"/>
    <xs:attribute name="schemaVersion" type="xs:decimal" use="required"/>
  </xs:complexType>

```


APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

Esquema do Receipt.xsd
</xs:schema>
Exemplo de Mensagem Tipo 7 (Message Type 7) – Recebimento do ASP
<Receipt xmlns="http://gisis.imo.org/XML/LRIT/receipt/2008" schemaVersion="1.2"> <MessageType>7</MessageType> <MessageId>10182008072918533986752</MessageId> <ReferenceId>12392008052716362600024</ReferenceId> <ReceiptCode>7</ReceiptCode> <Destination>1018</Destination> <Originator>4499</Originator> <Message>System internal error. Impossible to process.</Message> <TimeStamp>2008-07-29T18:53:39.652Z</TimeStamp> </Receipt>

5.2.3. WS exposto pelo CDRL

5.2.3.1. ShipPositionReportASP

a) Descrição: Este método é responsável pelo envio de uma mensagem de posição de um navio, enviado pelo ASP. Estas mensagens são as enviadas pelo ASP para o CDRL. Podem ser do tipo 1, 2 ou 3.

b) Método: ShipPositionReport

c) Mensagem XML: O parâmetro Message deverá ser preenchido conforme tabela a seguir:

Parâmetro Provido por	CAMPO	DESCRIÇÃO	TIPO	FORMATO
Equipamento de bordo	Latitude	Latitude da Posição do Navio (Baseada no WGS84) com "N" para Norte e "S" para Sul	latitudeType	nn.nn.nn.c
	Longitude	Longitude da Posição do Navio (Baseada no WGS84) com "E" para Leste e "W" para Oeste	longitudeType	nnn.nn.nn.c
	TimeStamp1	Data hora associada com a posição do GNSS - Global Navigation Satellite	dateTime	YYYY-MM-DDThh:mm:ssZ
	ShipborneEquipmentId	Identificador utilizado pelo equipamento de bordo do navio	string	C ₁ ...C _n
ASP	ASPIId	Número identificador do ASP (LRIT ID) que recebeu a informação LRIT	lritIDType	nnnn

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

	MessageType	"1" (corresponde à mensagem periódica de envio de posição), "2" (posição solicitada pelo CDRL) e "3" (andamento de SAR).	messageTypeType	nn
	MessageId	Identificador único da mensagem. Gerado pelo usuário	msgIDType	nnnnYYYYMMDD HHmmssnnnnn
	ReferenceId	É o Message ID associação à requisição da mensagem. Se messageType = 1 o campo pode ser nulo (significa que é uma msg periódica). Se for preenchido significa que é resultante de uma requisição Se messageType = 2 ou 3 o campo deverá ser preenchido obrigatoriamente	refIDType	nnnnYYYYMMDD HHmmssnnnnn
	IMONum	Número de identificação do navio junto à IMO	imoNumType	nnnnnnnn
	MMSINum	Número MMSI (<i>Maritime Mobile Service Identity</i>) do navio	mmsiNumType	nnnnnnnnnn
	TimeStamp2	Data hora que o ASP recebeu a mensagem	dateTime	YYYY-MM-DDThh:mm:ssZ
	TimeStamp3	Data hora que o ASP transmitiu a mensagem	dateTime	YYYY-MM-DDThh:mm:ssZ

Esquema do ShipPositionReportASP.XSD

```
<xs:schema version="1.0" targetNamespace="http://gis.imo.org/XML/LRIT/positionReport/2008"
xmlns="http://gis.imo.org/XML/LRIT/positionReport/2008"
xmlns:xs="http://www.w3.org/2001/XMLSchema" xmlns:lr="http://gis.imo.org/XML/LRIT/types/2008"
elementFormDefault="qualified">
  <xs:import namespace="http://gis.imo.org/XML/LRIT/types/2008" schemaLocation="Types.xsd" />
  <xs:simpleType name="messageTypeType">
    <xs:restriction base="xs:integer">
      <xs:enumeration value="1"/>
      <xs:enumeration value="2"/>
      <xs:enumeration value="3"/>
    </xs:restriction>
  </xs:simpleType>
  <xs:element name="ShipPositionReport" type="ShipPositionReportASPTYPE"/>
  <xs:complexType name="ShipPositionReportASPTYPE">
```

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

Esquema do ShipPositionReportASP.XSD

```
<xs:sequence>
  <xs:element name="Latitude" type="Irit:latitudeType"/>
  <xs:element name="Longitude" type="Irit:longitudeType"/>
  <xs:element name="TimeStamp1" type="xs:dateTime"/>
  <xs:element name="ShipborneEquipmentId" type="xs:string"/>
  <xs:element name="ASPIId" type="Irit:aspLRITIDType"/>
    <xs:element name="CSPIId" type="Irit:cspLRITIDType" minOccurs="0"/>
  <xs:element name="MessageType" type="messageTypeType"/>
  <xs:element name="MessageId" type="Irit:msgIDType"/>
  <xs:element name="ReferencId" type="Irit:refIDType"/>
  <xs:element name="IMONum" type="Irit:imoNumType"/>
  <xs:element name="MMSINum" type="Irit:mmsiNumType" minOccurs="0"/>
  <xs:element name="TimeStamp2" type="xs:dateTime"/>
  <xs:element name="TimeStamp3" type="xs:dateTime"/>
</xs:sequence>
  <xs:attribute name="schemaVersion" type="xs:decimal" use="required"/>
</xs:complexType>
</xs:schema>
```

Exemplo de Mensagem Tipo 1 (Message Type 1) - Envio do ASP para o CDRL

```
<ShipPositionReport
  xmlns='http://gisis.imo.org/XML/LRIT/positionReport/2008'
  schemaVersion="1.2">
  <Latitude>47.37.00.N</Latitude>
  <Longitude>052.10.00.W</Longitude>
  <TimeStamp1>2008-03-25T11:55:42.084Z</TimeStamp1>
  <ShipborneEquipmentId>SEQU</ShipborneEquipmentId>
  <ASPIId>4499</ASPIId>
  <CSPIId>4499</CSPIId>
  <MessageType>1</MessageType>
  <MessageId>10182008052716362600000</MessageId>
  <ReferencId></ReferencId>
  <IMONum>1234562</IMONum>
  <MMSINum>123451232</MMSINum>
  <TimeStamp2>2008-03-25T11:55:42.084Z</TimeStamp2>
  <TimeStamp3>2008-03-25T11:58:42.084Z</TimeStamp3>
</ShipPositionReport>
```

Exemplo de Mensagens Tipo 2 (Message Type 2) - Envio do ASP para o CDRL

```
<ShipPositionReport
  xmlns='http://gisis.imo.org/XML/LRIT/positionReport/2008'
```

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

Exemplo de Mensagens Tipo 2 (Message Type 2) - Envio do ASP para o CDRL

```

schemaVersion="1.2">
<Latitude>66.15.37.N</Latitude>
<Longitude>011.58.20.W</Longitude>
<TimeStamp1>2008-03-25T11:55:42.084Z</TimeStamp1>
<ShipborneEquipmentId>SEQU</ShipborneEquipmentId>
<ASPID>4499</ASPID>
<CSPID>4499</CSPID>
<MessageType>2</MessageType>
<MessageId>10182008052716362600019</MessageId>
<ReferenceId>10182008052716362600018</ReferenceId>
<IMONum>1234562</IMONum>
<MMSINum>123451232</MMSINum>
<TimeStamp2>2008-03-25T11:55:42.084Z</TimeStamp2>
<TimeStamp3>2008-03

```

Exemplo de Mensagens Tipo 3 (Message Type 3) - Envio do ASP para o CDRL

```

<ShipPositionReport
  xmlns='http://gis.imo.org/XML/LRIT/positionReport/2008'
  schemaVersion="1.2">
    <Latitude>66.15.37.N</Latitude>
    <Longitude>011.58.20.W</Longitude>
    <TimeStamp1>2008-03-25T11:55:42.084Z</TimeStamp1>
    <ShipborneEquipmentId>SEQU</ShipborneEquipmentId>
    <ASPID>4499</ASPID>
    <CSPID>4499</CSPID>
    <MessageType>2</MessageType>
    <MessageId>10182008052716362600019</MessageId>
    <ReferenceId>10182008052716362600018</ReferenceId>
    <IMONum>1234562</IMONum>
    <MMSINum>123451232</MMSINum>
    <TimeStamp2>2008-03-25T11:55:42.084Z</TimeStamp2>
    <TimeStamp3>2008-03-25T11:58:42.084Z</TimeStamp3>
  </ShipPositionReport>

```

5.2.3.2. ReceiptASP

a) Descrição: Este método é responsável pelo envio de mensagem de recibo, onde houve alguma impossibilidade com relação as informações LRIT. É uma mensagem do tipo 7 (*message type 7*), e é enviada pelo ASP para o CDRL.

b) Método: ReceiptASP

c) Mensagem XML: A diferença para o esquema Receipt.xsd é que aqui os campos DDPVersionNum e test foram suprimidos. O parâmetro Message deverá ser preenchido

APÊNDICE I DO ANEXO 2-E

MANUAL DE UTILIZAÇÃO DO WEB SERVICE

conforme tabela a seguir:

Parâmetro Provido por	Campo	Descrição	Tipo	Formato
CDRL e ASP	MessageType	Tipo da mensagem "7" mensagem de recibo	messageTypeType	Nn
	MessageId	Identificador único da mensagem. Gerado pelo usuário	msgIDType	NnnnYYYYMMDDHHmmssnnnnn
	ReferenceId	Identificador da mensagem (<i>Message ID</i>) que foi recebido	refIDType	NnnnYYYYMMDDHHmmssnnnnn
	ReceiptCode	"4" CSP não disponível "5" Navio não responde "6" Navio não disponível "7" Falha ocorrida e não definida em outros códigos ¹	ReceiptCodeType	Nnn
	Destination	LRITID do destinatário	IritIDType	Nnnn
	Originator	LRITID do origem	IritIDType	Nnnn
	Message	Texto indicando a natureza da mensagem	dateTime	Texto
	TimeStamp	Data e hora que o Usuário de Dados LRIT transmitiu a mensagem para o CDRL	dateTime	YYYY-MM-DDThh:mm:ssZ
	schemaVersion	Número da versão do esquema XML associado a todas as mensagens LRIT	decimal	Nn

1 – Os ReceiptCode 0,1,2,3,8 e 9 não são aplicáveis aos ASP

Observação: Os tipos básicos de campos utilizados no sistema LRIT, comuns a todos os esquemas, estão definidos em Types.xsd.

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE II DO ANEXO 2-E

*LRIT Survey Report – MSC.1/Circ _____**Issued by**on behalf of*
DIRECTORATE OF PORTS AND COASTS

Relatório da Vistoria LRIT – MSC.1/Circ _____

Emitido por

em nome da
Diretoria de Portos e Costas**Name of ship / Nome do navio:****Port of registry /Porto de registro :****Distinctive number or letters:**

Indicativo de chamada ou IRIN:

IMO Number / Número IMO:**Maritime Mobile Service Identity (MMSI):**

Identidade no Serviço Móvel Marítimo:

Gross tonnage / Arqueação bruta:**Sea areas in which ship is certified to operate:**

Áreas Marítimas nas quais o navio é certificado a operar:

Inmarsat Mobile Number (IMN):

Número móvel do Inmarsat (IMN):

Serial Number / Número de série:**Name of Manufacturer / Nome do Fabricante:****Model / Modelo:**

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE II DO ANEXO 2-E

THIS IS TO CERTIFY that the shipborne equipment designated to transmit LRIT information and specified below:

Este documento CERTIFICA que o equipamento designado para transmissão de informação LRIT e abaixo especificado:

1. has been found to meet the requirement of the provision of regulations V/19-1.6 and V/19-1.7 and of the Revised performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships adopted by resolution MSC.263(84) and:

encontra-se de acordo com os requerimentos previstos nas regras V/19-1.6 e V/19-1.7, assim como aos padrões de desempenho e requisitos funcionais para identificação e acompanhamento de navios à longa distância adotados pela resolução MSC.263(84) e:

2. is of a type approved by the Administration in accordance with the provisions of regulation V/19-1; or

é de tipo aprovado pela Administração de acordo com o previsto na regra V/19-1; ou

()Yes ()No
Sim Não

3. is of a type approved by the Administration in accordance with the provisions of regulation IV/14; or

é de tipo aprovado pela Administração de acordo com o previsto na regra IV/14; ou

()Yes ()No
Sim Não

4. has been certified by the Administration as meeting the Requirements of IEC 60945 (2002-08) and IEC 60945 Corr.1 (2008-04) on Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems - General requirements - Methods of testing and required test results; or

foi certificado pela Administração como atendendo aos requisitos da IEC 60945 (2002-08) e da IEC 60945 Corr.1 (2008-04) sobre equipamentos e sistemas de navegação e radiocomunicação marítimos - requisitos gerais - métodos de testes e resultados de testes exigidos; ou

()Yes ()No
Sim Não

APÊNDICE II DO ANEXO 2-E

5. *has been certified by the Administration as meeting the requirements of the provisions of regulation XI-2/6; and of resolution MSC.136(76) on Performance standards for a ship security alert system / resolution MSC.147(77) on Adoption of the Revised performance standards for a ship security alert system;*

foi certificado pela Administração conforme os requisitos previstos da regra XI-2/6; e na resolução MSC.136(76) sobre Padrões de Performance para o SSAS / resolução MSC.147(77) sobre a Adoção do Padrão de Performance revisado para um SSAS (Ship Security Alert System).

☐ Yes

Sim

☐ No

Não

TEST REQUIREMENT / REQUISITO DO TESTE

CTN1 - Establish the sea areas the ship is certified to operate from the Cargo Ship Safety Radio Certificate, Cargo Ship Safety Certificate, Passenger Ship Safety Certificate or equivalent.

Estabelecer as áreas marítimas que o navio está certificado a operar a partir de certificado de segurança rádio para navios de carga, certificado de segurança para navios de passageiros ou equivalente.

☐ Yes

Sim

☐ No

Não

CTN4b - The equipment GNSS position information is based upon the WGS84 datum.

O equipamento GNSS de informação da posição é baseado no padrão WGS84.

☐ Yes

Sim

☐ No

Não

CTN5b - The equipment date and time information is in UTC.

A informação de data e hora do equipamento está no padrão UTC.

☐ Yes

Sim

☐ No

Não

CTN5c - The equipment transmits a Time Stamp relative to when the position was generated (not the CSP receipt time).

O equipamento transmite um registro de data e hora relativo à quando a posição foi gerada (não quando foi recebido pelo CSP).

☐ Yes

Sim

☐ No

Não

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE II DO ANEXO 2-E

CTN6 - The equipment is of a type approved by the Administration.

O equipamento é do tipo aprovado pela Administração.

() Yes () No
Sim Não

CTN8 - The equipment is compliant with provisions of resolution A.694(17). The equipment has been tested for electromagnetic compatibility (refer to resolution A.813(19)).

O equipamento está conforme o previsto na Resolução A.694 (17). O equipamento foi testado para compatibilidade eletromagnéticas (referem-se à Resolução A.813 (19)).

() Yes () No
Sim Não

CTN11 - The equipment interfaces directly to the shipborne global Navigation satellite system equipment, or has internal positioning Capability.

O equipamento interfaceia diretamente com o sistema global de navegação por satélite ou tem capacidade interna de posicionamento.

() Yes () No
Sim Não

Internal GPS () or external GPS ()
GPS interno ou GPS externo

Maker and type:
Fabricante e modelo:

Power supply: Main () Emergency () Reserve ()
Fonte de alimentação: Principal Emergência Reserva

CTN12 - The equipment is supplied with energy from the main and emergency source of electrical power (If LRIT via GMDSS terminal the equipment should be provided with source of energy as specified in regulation IV/13 - main, emergency and reserve source of energy).

O equipamento é alimentado com energia da fonte de energia elétrica principal e de emergência (se o LRIT for via terminal GMDSS o equipamento deverá ser provido com a fonte de energia conforme especificado na regra IV/13 - fontes de energia principal, de emergência e de reserva):

Stand-alone LRIT equipment () Yes () No
Equipamento LRIT dedicado Sim Não

APÊNDICE II DO ANEXO 2-E

LRIT via GMDSS terminal

() Yes

() No

LRIT via terminal GMDSS

Sim

Não

LRIT via SSAS

() Yes

() No

LRIT via SSAS

Sim

Não

Power Supplies	Voltage	Circuit Breaker	Eletrical panel / Capacity (AH)
Fontes de alimentação	Voltagem	Disjuntor	Painel elétrico/Capacidade (AH)
Main source of eletrical power:			
Fonte de alimentação principal:			
Emergency source of eletrical power:			
Fonte de alimentação de emergência:			
Reserve source of energy:			
Fonte de alimentação reserva:			

Survey Details / Detalhes da Vistoria:

The Test Survey was satisfactorily completed on _____
A vistoria do teste foi terminada satisfatoriamente em *(date of completion of the test)*
(data da conclusão do teste)

Issued at _____ on _____
(place of issue) (date of issue)
(local de emissão) (data de emissão)

(name and signature of authorized person issuing the report)
(nome e assinatura da pessoa autorizada que emite o relatório)

I confirm the above information is correct
Eu confirmo que a informação acima está correta

Captain sign and stamp
assinatura e carimbo do Comandante

NORMAM-204/DPC

APÊNDICE III DO ANEXO 2-E

Remote Conformance Test Report– MSC.1/Circ _____
Relatório de Teste de Conformidade Remoto – MSC.1/Circ _____

issued by / emitido por

Brazilian Recognized ASP / ASP reconhecido pela Autoridade Marítima Brasileira

Name of ship: Nome do navio:	
Inmarsat Mobile Number (IMN): Número móvel do Inmarsat (IMN):	
Serial Number: Número de série:	
Name of Manufacturer: Nome do Fabricante:	
Model: Modelo:	

THIS IS TO CERTIFY that the shipborne equipment designated to transmit LRIT had been tested in accordance with the MSC.1 / Circ _____ requirements specified below:

Este documento CERTIFICA que o equipamento designado para transmissão de informação LRIT foi testado de acordo com os requisitos da MSC.1 / Circ _____ abaixo especificados:

TEST REQUIREMENT / PROCEDURE
Requisito de Teste / Procedimento

CTN EL1 - The equipment is activated into the ASP system.

O equipamento é ativado no sistema do ASP.

☐ **Yes**
Sim

☐ **No**
Não

Procedure: ASP issuance of an activation command.

ASP emite um comando de ativação.

CTN 9a - The equipment is re-configured to automatically transmit LRIT information at 15-min intervals.

O equipamento é reconfigurado para transmitir informação LRIT Automaticamente, em intervalos de 15 minutos.

☐ **Yes / Sim** ☐ **No / Não**

Procedure: ASP issuance of Start-15 min reporting command

O ASP emite um comando para iniciar a reportar a cada 15 minutos.

APÊNDICE III DO ANEXO 2-E

Remote Conformance Test Report– MSC.1/Circ_____
Relatório de Teste de Conformidade Remoto – MSC.1/Circ _____

The following tests are validated in conjunction with CTN9a.
Os seguintes testes são validados em conjunto com o CTN9a.

CTN 2 - The equipment automatically transmits an LRIT information;

O equipamento transmite informação LRIT automaticamente.

CTN3 - The equipment identity is present in the received LRIT information;

A identidade do equipamento está presente na informação LRIT recebida.

CTN4a - The latitude and longitude is present in the received LRIT information

A latitude e a longitude estão presentes na informação LRIT recebida.

CTN5a - The date and time is present in the received LRIT information

A data e a hora estão presentes na informação LRIT recebida.

Acceptable results: a minimum of 40 out of 48 transmissions are received (>82% success rate)

um mínimo de 40 entre as 48 transmissões são recebidas (>82% taxa de sucesso)

CTN 9b - The equipment is re-configured to automatically transmit LRIT information at 60-min intervals demonstrating that a change in transmitting interval has been successfully achieved.

O equipamento é reconfigurado para transmitir informação LRIT automaticamente em intervalos de 60 minutos demonstrando que a mudança no intervalo de transmissão foi realizado com sucesso.

☐ ***Yes/Sim*** ☐ ***No/Não***

Procedure: ASP issuance of Start-60 min reporting command

ASP emite um comando para reportar a cada 60 minutos.

Acceptable results: a minimum of 10 out of the 12 transmissions are received (>82% success rate)

um mínimo de 10 entre as 12 transmissões são recebidas (>82% taxa de sucesso)

CTN 9e - LRIT information is available within 15 min of the time it is transmitted by the ship.

A informação LRIT está disponível em até 15 minutos após ter sido transmitida pelo navio.

☐ ***Yes/Sim*** ☐ ***No/Não***

Procedure: Comparison of the UTC time stamp when the LRIT information was generated against the UTC time stamp when the information was received by the ASP.

Comparação da data e hora UTC de quando a informação LRIT foi gerada contra a data e hora UTC de quando a informação foi recebida pelo ASP.

Validated in conjunction with CTN9a and CTN9b.

Validado em conjunto com a CTN9a e com a CTN9b.

APÊNDICE III DO ANEXO 2-E

Remote Conformance Test Report– MSC.1/Circ_____
Relatório de Teste de Conformidade Remoto – MSC.1/Circ _____

Satisfactory: a minimum of 50 out of 60 transmissions are received (>82% success rate)
um mínimo de 50 entre 60 transmissões são recebidas (>82% de taxa de sucesso)

CTN 10 - The equipment transmits LRIT information (subsequent to the ASP issuing a poll command) and the LRIT information is available within 30 min of the time the ASP has requested the information. ☐ **Yes** ☐ **No**
Sim Não
O equipamento transmite a informação LRIT (em seguida ao ASP emitir um comando poll) e a informação LRIT está disponível dentro de 30 minutos a partir do tempo que o ASP requisitou a informação).

Procedure: ASP issuance of a Send-Request for Position command.
O ASP emite um comando envia-requisição de posição.

Satisfactory: a minimum 1 out of 1 transmissions are received (100% success rate)
um mínimo de 1 entre 1 transmissão é recebida (100% de taxa de sucesso)

CTN7 - The equipment is switched off on board or ceases the distribution of LRIT information.
O equipamento é desligado a bordo ou cessa a distribuição da informação LRIT.
☐ **Yes/Sim** ☐ **No/Não**

Procedure: ASP outbound Program-Stop command
O ASP envia o comando parar-programa

Acceptance Criteria: CSP acknowledgement received and nil LRIT information are transmitted within 90 min
Recebido o aviso de reconhecimento do CSP e nenhuma informação LRIT é transmitida dentro de 90 minutos.

CTN9c - The equipment automatically transmits a LRIT information at 6-h intervals
O equipamento transmite automaticamente a informação LRIT em intervalos de 6 horas
☐ **Yes/Sim** ☐ **No/Não**

Acceptance Criteria: Confirmed by ASP or manufacturer or validation of the technical specification
Confirmado pelo ASP ou pelo fabricante ou por validação da especificação técnica

CTN9d - The equipment is re-configured to automatically transmit LRIT information at 24 h intervals
O equipamento é reconfigurado para transmitir automaticamente a informação LRIT em intervalos de 6 horas
☐ **Yes/Sim** ☐ **No/Não**

APÊNDICE III DO ANEXO 2-E

Remote Conformance Test Report– MSC.1/Circ_____

Relatório de Teste de Conformidade Remoto – MSC.1/Circ _____

Acceptance Criteria: Confirmed by ASP or manufacturer or validation of the technical specification

Confirmado pelo ASP ou pelo fabricante ou por validação da especificação técnica

CTN13 - The equipment automatically transmits LRIT information via the CSP to the ASP in a reliable and secure manner

O equipamento transmite automaticamente informação LRIT via CSP para o ASP em um modo confiável e seguro.

☐ Yes/Sim ☐ No/Não

Acceptance Criteria: Confirmed by the ASP recognized by the Administration or approved to conduct conformance testing based upon confirmation that all communication links from the terminal . satellite . CSP. ASP are direct and secure with no third party ASP involvement

Confirmado pelo ASP reconhecido pela administração ou aprovado para conduzir o teste de conformidade baseado na confirmação de que todos os links de comunicação do terminal - satélite - CSP - ASP são diretos e seguros sem envolvimento de uma terceira parte com o ASP.

EL2 - The equipment is de-activated and released from the LRIT system ☐ Yes ☐ No

O equipamento é desativado e liberado do sistema LRIT Sim Não

CTN	TOLERANCES / TOLERÂNCIA	MAXIMUM DURATION DURAÇÃO MÁXIMA
EL1	3 attempts separated by a minimum of 15 min 3 tentativas separadas por no mínimo 15 minutos	
9a	3 attempts separated by a minimum of 15 min 3 tentativas separadas por no mínimo 15 minutos Acceptable results: a minimum of 40 out 48 Resultado Aceitável: no mínimo 40 de 48	
9b	3 attempts separated by a minimum of 15 min 3 tentativas separadas por no mínimo 15 minutos Acceptable results: a minimum of 10 out 12 Resultado Aceitável: no mínimo 10 de 12	
9e	a minimum of 50 out 60 transmissions received no mínimo 50 de 60 transmissões são recebidas	
10	3 attempts separated by a minimum of 15 min 3 tentativas separadas por no mínimo 15 minutos	
7	3 attempts separated by a minimum of 15 min 3 tentativas separadas por no mínimo 15 minutos	

APÊNDICE III DO ANEXO 2-E

Remote Conformance Test Report– MSC.1/Circ_____
Relatório de Teste de Conformidade Remoto – MSC.1/Circ _____

EL2	<i>3 attempts separated by a minimum of 15 min</i> 3 tentativas separadas por no mínimo 15 minutos	
TOTAL		

<i>Test Details / Detalhes do Teste</i>

The Remote Conformance Test was satisfactorily completed on (Month / Date / Year).
O Teste de Conformidade Remoto foi concluído satisfatoriamente em

Issued at (Place – Country) *on*
Emitido em em

REFERÊNCIA

Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, que dispõe sobre o seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga;

Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros;

Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário;

Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional;

Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional;

Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários;

Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, que declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982;

Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, que regulamenta a Lei nº 9.537, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional;

Decreto nº 4.810, de 19 de agosto de 2003, que estabelece normas para operação de embarcações pesqueiras nas zonas brasileiras de pesca, alto-mar e por meio de acordos internacionais;

Decreto nº 80.672, de 7 de novembro de 1977, que promulga a Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional – 1965;

Decreto nº 96.000, de 2 de maio de 1988, que dispõe sobre a realização de pesquisa e investigação científica na plataforma continental e em águas sob jurisdição brasileira, e sobre navios e aeronaves de pesquisa estrangeiros em visita aos portos ou aeroportos nacionais, em trânsito nas águas jurisdicionais brasileiras ou no espaço aéreo sobrejacente; e

Portaria MB/MD nº 37, de 21 de fevereiro de 2022, do Comandante da Marinha, que estabelece a estrutura da Autoridade Marítima e delega competência aos titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas.

REFERÊNCIA

Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, que dispõe sobre o seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga;

Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros;

Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário;

Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional;

Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional;

Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários;

Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, que declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982;

Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, que regulamenta a Lei nº 9.537, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional;

Decreto nº 4.810, de 19 de agosto de 2003, que estabelece normas para operação de embarcações pesqueiras nas zonas brasileiras de pesca, alto-mar e por meio de acordos internacionais;

Decreto nº 80.672, de 7 de novembro de 1977, que promulga a Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional - 1965;

Decreto nº 96.000, de 2 de maio de 1988, que dispõe sobre a realização de pesquisa e investigação científica na plataforma continental e em águas sob jurisdição brasileira, e sobre navios e aeronaves de pesquisa estrangeiros em visita aos portos ou aeroportos nacionais, em trânsito nas águas jurisdicionais brasileiras ou no espaço aéreo sobrejacente; e

Portaria MB/MD nº 37, de 21 de fevereiro de 2022, do Comandante da Marinha, que estabelece a estrutura da Autoridade Marítima e delega competência aos titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas.