

CAPÍTULO 5**PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS****5.1. RESTRIÇÕES OPERACIONAIS**

O tráfego nos Portos e Terminais da jurisdição desta Capitania, da Delegacia da Capitania dos Portos em Cabo Frio (DelCFrio) e da Agência da Capitania dos Portos em São João da Barra (AgSJBarra) obedecerá à legislação vigente, bem como às regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, além das normas ora estabelecidas e aquelas emitidas pela Autoridade Portuária.

A legislação em vigor sobre os Portos institui responsabilidades para as Administrações dos Portos (Autoridade Portuária), no que diz respeito ao estabelecimento das restrições de calado, horário, manobra e porte dos navios nos Portos/Terminais, sob coordenação da Autoridade Marítima (AM).

Sempre que necessário, o Agente da Autoridade Marítima, da área de jurisdição, realizará reuniões com representantes das administrações dos Portos e Terminal, associações ou empresas de praticagem, firmas de dragagem e de batimetria e outras organizações, da MB ou não, conforme a situação.

Cabe às administrações portuárias, em coordenação com o Agente da Autoridade Marítima, estabelecer e divulgar as restrições de calado, horário, manobra e porte dos navios nos seus atracadouros, em função das dimensões, da resistência estrutural dos elementos e das forças naturais envolvidas, e nos canais de acesso. As considerações a respeito do estabelecimento dos calados máximos estão previstas na publicação *The World Association for Waterborne Transporte Infrastructure* (PIANC).

5.2. CALADO MÁXIMO RECOMENDADO (CALADO OPERACIONAL)

A Capitania dos Portos de Macaé (CPM) coordena o estabelecimento do calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos categoria A (CAT "A"), necessariamente homologados pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), efetuados sob a responsabilidade da Administração do Porto/Terminal.

O Anexo B tece considerações a respeito do estabelecimento dos calados máximos.

A publicação PIANC apresenta as variáveis empíricas que deverão ser consideradas no projeto geométrico das vias navegáveis do Porto ou Terminal para o estabelecimento da Folga Abaixo da Quilha (FAQ), por meio de documento oficial, a ser divulgado aos navegantes.

Os parâmetros operacionais da jurisdição desta CP e de suas OM subordinadas constarão destas NPCP e deverão ser divulgados nos sites da instalação Portuária/Terminal, após aprovação da Autoridade Marítima.

5.3. PARÂMETROS OPERACIONAIS DO TERMINAL DE IMBETIBA EM MACAÉ

a) Canal de Acesso Sul (comprimento, largura, calado):

Comprimento: 960 m;

Largura: 190 m; e

Calado: 10 m

b) Canal de Acesso Norte (comprimento, largura, calado):

Comprimento: 960 m;

Largura: 190 m; e

Calado: 9 m.

c) Bacia de Evolução (dimensões, calado autorizado):

Dimensões: 4,0 km²; e

Calado: 10 m

d) Categoria das Embarcações Tipo de Maior TPB (boca e comprimento - LOA):

CATEGORIA	BOCA (m)	COMPRIMENTO (LOA)
A	≥22	≥ 93
	< 22	≥ 95
B	16 a 21,99	73 a 94,99
C	< 16	≤90

e) Calado Máximo Recomendado (CMR)

Canal Sul

Profundidade (m)	Maré (m)	CMR (m)
10,0	0	9,1
10,0	1,2	10,2

Canal Norte e Píeres

Profundidade (m)	Maré (m)	CMR (m)
9,0	0	8,0
9,0	1,2	9,1

Bacia de Evolução

Profundidade (m)	Maré (m)	CMR (m)
10,0	0	9,0
10,0	1,2	10,1

5.3.1. Embarcações de Categoria A

a) Premissas

Ambos os canais estão liberados para entrada e saída dessa categoria de embarcação.

As atracções devem ocorrer, somente, nos berços píer 1 lados praia e mar e píer 3 lado praia.

A embarcação dessa categoria não está autorizada a atracar no píer 3, lado mar.

b) Vento

I) ≤ 18 nós, com rajadas de até 24 nós, para atracção no píer 1 lado praia.

II) Para os demais berços, o vento deverá ser ≤ 18 nós, com rajadas de até 24 nós.

Quando o berço vizinho estiver ocupado, o vento deverá ser ≤ 15 nós com rajadas de até 20 nós.

c) Onda

I) Altura significativa de onda (H_s) no canal de acesso menor ou igual a 1,5 m.

d) Velocidade (SOG)

I) Velocidade máxima recomendada da embarcação nos canais Norte e Sul não deverá ultrapassar 5 nós.

e) Calado Máximo Recomendado Cat. A

I) $H_s \leq 1.5m$

- Canal Norte: $T_{\text{máx}} = 6.8 \text{ m} + \text{maré}$

- Canal Sul: $T_{\text{máx}} = 7.8 \text{ m} + \text{maré}$

II) $H_s \leq 1.0m$

- Canal Norte: $T_{\text{máx}} = 7.2 \text{ m} + \text{maré}$

- Canal Sul: $T_{\text{máx}} = 8,2 \text{ m} + \text{maré}$

5.3.2. Embarcações de Categoria B

a) Premissas

Ambos os canais estão liberados para entrada e saída dessa categoria de embarcação.

As embarcações dessa categoria com LOA, a partir de 87,0 m e boca, a partir de 21 m, não estão autorizadas a atracar no píer 3, lado mar.

b) Vento

I) ≤ 15 nós, com rajadas de até 20 nós, para atracação no píer 3 lado mar.

II) Para atracação nos demais berços, acordo artigo 4.42 da NPCP-CPM.

c) Onda

I) Altura significativa de onda (H_s) no canal de acesso menor ou igual a 2 m, exceto píer 3 mar, onde H_s deverá ser menor ou igual a 1,5.

d) Velocidade (SOG)

I) Seguir regra da categoria A.

e) Calado Máximo Recomendado Cat. B

I) $H_s \leq 2.0\text{m}$

- Canal Norte: $T_{\text{máx}} = 6.2 \text{ m} + \text{maré}$

- Canal Sul: $T_{\text{máx}} = 7.2 \text{ m} + \text{maré}$

II) $H_s \leq 1.5\text{m}$

- Canal Norte: $T_{\text{máx}} = 6.8\text{m} + \text{maré}$

- Canal Sul: $T_{\text{máx}} = 7.8 \text{ m} + \text{maré}$

III) $H_s \leq 1.0\text{m}$

- Canal Norte: $T_{\text{máx}} = 7.2\text{m} + \text{maré}$

- Canal Sul: $T_{\text{máx}} = 8.2 \text{ m} + \text{maré}$

5.3.3. Embarcações de Categoria C

a) Premissas

Ambos os canais estão liberados para entrada e saída dessa categoria de embarcação.

b) Vento

I) ≤ 15 nós, com rajadas de até 20 nós, para atracação no píer 3 lado mar.

II) Para atracação nos demais berços, acordo artigo 4.42 da NPCP-CPM.

c) Onda

I) Altura significativa de onda (H_s) no canal de acesso menor ou igual a 2 m, exceto píer 3 mar, onde H_s deverá ser menor ou igual a 1,5.

d) Velocidade (SOG)

I) Seguir regra da categoria A.

e) Calado Máximo Recomendado Cat. C

I) Acordo artigo 5.2.

5.3.4. Navios Tanques

a) Condições para atracação e operação no píer 1 mar e píer 2 praia com o berço vizinho desocupado.

I) Vento ≤ 18 nós com rajadas de até 24 nós.

II) Altura significativa de onda nos canais de acesso Norte ou Sul $\leq 1,5$ m.

b) Condições para atracação e operação no píer 1 mar e píer 2 praia com o berço vizinho ocupado.

I) Vento ≤ 15 nós com rajadas de até 20 nós.

II) Altura significativa de onda nos canais de acesso Norte ou Sul $\leq 1,5$ m.

5.4. PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO DO FORNO

a) Canal de acesso

O acesso marítimo ao porto é franco e é feito através do canal com 3.000 m (três mil metros) de extensão, com largura mínima de 1.000 m (mil metros), oferecendo profundidades mínimas de 12m, já próximo ao molhe de proteção. A Região do Porto do Forno, e suas proximidades, está indicada na Carta Náutica DHN nº 1503.

b) Bacia de Evolução

A faixa destinada à manobra dos navios para atracação ou desatracação tem a largura máxima de 400 (quatrocentos) metros em toda a extensão dos cais existentes (o do Sal e dos Duques d'Alba), com profundidade mínima de 8,7 m (maré 0 m). As restrições de horário para atracação e desatracação do Porto, ficam condicionadas a situação do clima, visibilidade noturna, vento e mar.

c) Calado Máximo Recomendado (CMR)

O calado Máximo de operação de navios foi definido em decorrência do Estudo Técnico para determinação de Parâmetros Operacionais de Navegação do acesso marítimo ao Porto do Forno, nº MD-DSH-005/20, datado de 20 de outubro de 2020, realiza do pela empresa DATUM Serviços Hidrográficos Ltda, conforme abaixo:

Profundidade (m)	Maré (m)	CMR (m)
8,7	0,0	7,9
8,7	1,0	8,9

5.5. PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO DO AÇU

a) TERMINAL T-1

Possui dois terminais.

I) Terminal T-Ore

BERÇO	DIMENSÕES MÁXIMAS	REBOCADORES
Leste	LOA: 300,0 m Boca: 50,0 m Calado: 18,5 m	Todas as manobras: 4 (2 de 80TTE + 2 de 70TTE)
Oeste	LOA: 300,0 m Boca: 50,0 m Calado: 18,5 m	Todas as manobras: 4 (2 de 801TE + 2 de 70TTE)

II) Terminal T-Oil

BERÇO	DIMENSÕES MÁXIMAS	REBOCADORES
Norte	LOA: 340,0 m Boca: 61,0 m Calado: até 21,0 m sem utilização de maré até 21, 7 m necessário uso de maré mínima de 0,7 m	Navios VLCC carregados: 5 (2 de 80TTE + 3 de 70TTE) Navios Suezmax carregados: 5 (2 de 80TTE + 3 de 70TTE) Navios Suezmax em lastro: 4 (2 de 80TTE + 2 de 70TTE)
Central	LOA: 340,0 m Boca: 61,0 m Calado: até 21,0 m sem utilização de maré até 21, 7 m necessário uso de maré mínima de 0,7 m	Navios VLCC carregados: 5 (2 de 80TTE + 3 de 70TTE) Navios Suezmax carregados: 5 (2 de 80TTE + 3 de 70TTE) Navios Suezmax em lastro: 4 (2 de 80TTE + 2 de 70TTE)
Sul	LOA: 300,0 m Boca: 50,0 m Calado: 172 m	Navios carregados: 5 (2 de 80TTE + 3 de 70TTE) Navios em lastro: 4 (2 de 80TTE + 2 de 70TTE)

- Requisitos de Praticagem no Terminal 1:

Terminal T-Ore:

- 01 Prático (conforme critério homologado pela Autoridade Marítima); e

Terminal T-Oil:

- 02 Práticos para navios VLCC;
- 02 Práticos para navios Suezmax carregados; e
- 01 Prático para navios Suezmax em lastro.

b) TERMINAL T-2

Terminal T-MULT

BERÇO	DIMENSÕES MÁXIMAS	REBOCADORES
Todo o cais	LOA: 250,0 m Boca: 40,0 m Calado: Sem maré: 12,5 m Com maré: 13,1 m*	Calado < 10,0 m: 2 de 45TTE. Calado \geq 10,0 m: 3 de 45TTE.

* Observação 1: Com limite de utilização de maré de 0,6 m.

Atracação, calado < 10,0 m: 3 de 55TTE.

Atracação, calado \geq 10,0 m: 4 de 55TTE.

Desatracação, calado < 10,0 m: 2 de 55TTE.

Desatracação, calado \geq 10,0 m: 3 de 55TTE.

Terminal Inter Moor

BERÇO	DIMENSÕES MÁXIMAS	REBOCADORES
Todo o cais	LOA: 183,0 m Boca: 30,0 m Calado: 8,9 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.

Terminal NOV

BERÇO	DIMENSÕES MÁXIMAS	REBOCADORES
Todo o cais	LOA: 183,0 m Boca: 30,0 m Calado: 8,9 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.

Terminal Flexibrás

BERÇO	DIMENSÕES MÁXIMAS	REBOCADORES
Cabeços nº 1 a 16	LOA: 183,0 m Boca: 30 m Calado: 9,10 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.

Todo o cais	LOA: 183,0 m Boca: 30,0 m Calado: 9,10 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.
-------------	--	---

Terminal B-Port

BERÇO	DIMENSÕES MÁXIMAS	REBOCADORES
Reto sul	LOA: 183,0 m Boca: 31,20 m Calado: 8,8 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo. Navio-tanque: Atracação: 3 de 55TTE Desatracação: 2 de 55TTE
Dársenas 1 a 4	LOA: 100,0 m Boca: 20,0 m Calado 6,3 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.
Dársena 5	LOA: 100,0 m Boca: 20,0 m Calado 7,2 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.
Dársena 6	LOA: 100,0 m Boca: 20,0 m Calado 7,6 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.
Dársena 7	LOA: 100,0 m Boca: 20,0 m Calado 7,6 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.
Dársena 8	LOA: 100,0 m Boca: 20,0 m Calado 7,6 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.

Terminal TECMA

BERÇO	DIMENSÕES MÁXIMAS	REBOCADORES
Berço 1	LOA: 185,0 m Boca: 33,0 m Calado: 11,0 m	Navio-tanque: mínimo de 2 de 45TTE*
Berço 2	LOA: 95,0 m Boca: 20,0 m Calado: 9,0 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.

*Observação: a critério do Prático ou do Comandante, poderá ser utilizado um terceiro rebocador de até 55T dependendo das condições ambientais no momento da manobra.

Terminal DOME

BERÇO	DIMENSÕES MÁXIMAS	REBOCADORES
Todo o cais	LOA: 207,0 m Boca: 33,0 m Calado: 8,40 m	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.

Terminal do Molhe Sul

BERÇO	DIMENSÕES MÁXIMAS	REBOCADORES
Todo o cais	LOA: 230,0 m Boca: 34,0 m Calado: Sem maré: 9,07 m Com maré: 9,67 m*	Não aplicável às embarcações de apoio marítimo. Outras embarcações: 4 (3 de 60TTE + 1 de 70TTE).

Observação 1: Com limite de utilização de maré de 0,6 m.

- Requisitos de Praticagem no Terminal 2:

I) Prático nos seguintes casos:

Manobras de embarcações de apoio *offshore* em qualquer Terminal do T-2;

Desatracações do terminal DOME;

Desatracações do terminal TECMA; e

Manobras de navios com dimensões até 200,0 m de LOA e 32,0 m de boca o T-MULT.

II) Práticos nas demais manobras.

* Todas as manobras devem seguir o disposto na NORMAM-311/DPC quanto ao serviço de Praticagem.

Os parâmetros operacionais e orientações para uso de rebocadores e práticos em manobras no Porto do Açu podem ser verificados através do *website* da Porto do Açu no link: <https://portodoacu.com.br/administracao-portuaria/informacoes-aos-usuarios/> no campo informações gerais.

5.6. MANOBRAS ESPECIAIS

São consideradas manobras ou eventos especiais os que por sua complexidade envolvam a aprovação de procedimentos fora dos padrões estabelecidos nestas normas e que, eventualmente, necessitam de avaliação de outras entidades Extra-Marinha. Os documentos referentes à solicitação de nada opor para essas manobras especiais deverão ser protocolados por meio do Grupo de Atendimento ao Público (GAP), com antecedência de no mínimo 15 dias

para que sejam analisados em tempo hábil pelo Agente da Autoridade Marítima. Nesse caso, os requerimentos deverão ser encaminhados com a autorização ou “nada a opor” dessas entidades.

A CPM poderá condicionar à autorização a apresentação por parte do requerente, do “nada a opor” da manobra ou evento fornecido por essas entidades. Cada entidade autoriza de acordo com sua competência (Autoridade Portuária, Órgão Ambiental, Autoridade Aeronáutica, Autoridade Policial, Corpo de Bombeiros e Autoridade Municipal etc).

5.7. RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

A administração do Porto ou Terminal deverá apresentar ao Agente da Autoridade Marítima projeto das vias navegáveis de sua instalação portuária, provido dos estudos científicos necessários, com as sugestões de restrições de velocidade, cruzamento e ultrapassagem. Após parecer da Praticagem, a CPM realizará reunião de coordenação para autorizar o lançamento de tais restrições em documento oficial, Resolução/Prescrição, e a sua divulgação ao navegante, por meio dos sites oficiais da instalação portuária/Terminal.

5.8. RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

Serão divulgadas ao navegante, por meio dos sites oficial da instalação portuária/Terminal, após aprovação da Autoridade Marítima.

5.9. RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

As publicações NBR-13246 – Planejamento Portuário – Aspectos Náuticos (ABNT) e PTC II-30 “*APPROACH CHANNELS A GUIDE FOR DESIGN*” do PIANC são indicadas para os estudos necessários para o estabelecimento das restrições de porte das embarcações nas instalações portuárias e seu canal de acesso, e os limites de carga suportada pelo porto ou terminal em seus respectivos berços de atracação.

Compete ao Capitão dos Portos de Macaé, coordenar o estabelecimento, pela Administração dos Portos ou Terminais, do porte bruto máximo e das dimensões máximas das embarcações que operam nos Porto ou Terminais sob sua jurisdição. Essas informações deverão ser periodicamente atualizadas e divulgadas aos navegantes, por meio dos sites oficiais da instalação Portuária/Terminal, após aprovação da Autoridade Marítima.

Fatores como a largura do canal, profundidades, ângulos entre pernadas adjacentes e dimensões das bacias de evolução, por exemplo, limitam a navegação pelos canais de acesso e de aproximação para navios que extrapolam o porte de projeto e serão levados em conta no estabelecimento desses parâmetros, visando assegurar a segurança da navegação.

5.10. AUTORIZAÇÕES E RESTRIÇÕES NAS ÁREAS DE FUNDEIO

O ordenamento e o uso das áreas de fundeio e as suas restrições serão estabelecidos sob a coordenação do Capitão dos Portos, do Delegado ou Agente em documentos oficiais. As Resoluções a cargo da Autoridade Portuária deverão ser divulgadas em seus sites e também divulgadas aos navegantes em documentos náuticos confeccionados pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM).

5.11. FUNDEIO NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA CAPITANIA DOS PORTOS DE MACAÉ

a) Área Alfa

Destinado a embarcações que aguardam atracação no Terminal de Imbetiba, com calado máximo de 6(seis)metros e limitada pelo polígono formado pelos pontos de coordenadas:

A - 22° 21.5' S e 41° 45.0' W

B - 22° 21.5' S e 41° 43.9' W

C - 22° 22.5' S e 41° 43.9' W

D - 22° 22.5' S e 41° 45.0' W

b) Área Bravo

Destinado a embarcações em litígio ou em quarentena, com calado máximo de seis metros, bem como a embarcações que necessitam realizar vistoria de casco ou atividades de mergulho e limitada pelo polígono formado pelos pontos de coordenadas:

A - 22° 23.2' S e 041° 43.0' W

B – 22° 23.8' S e 041° 42.2' W

C – 22° 24.5' S e 041° 43.25' W

D – 22° 24.2' S e 041° 44.0' W

O fundeio na área Bravo dependerá de autorização prévia da CPM.

O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “tanques de retenção”.

Os Comandantes deverão apresentar à CPM uma declaração de que os tanques de dejetos estão perfeitamente vedados e tratados quimicamente de forma adequada a combater a doença em questão.

É proibida, nessa situação, a descarga de águas servidas.

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.

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

c) Área Charlie

Destinado a embarcações com calado superior a vinte metros, limitada pelo polígono formado pelos pontos de coordenadas:

A – 22° 24.5' S e 041° 41.0' W

B – 22° 24.5' S e 041° 39.0' W

C – 22° 25.5' S e 041° 39.0' W

D – 22° 25.5' S e 041° 41.0' W

As plataformas que desejarem fundear na Área Charlie deverão solicitar a Capitania com cinco dias úteis de antecedência e serem acompanhadas por 02 (duas) embarcações de apoio com as seguintes características:

- Um rebocador com, no mínimo, dois eixos e 40 TBP, visando garantir a manutenção da posição da plataforma, caso necessário; e

- Uma embarcação para atendimento a emergências, com barreira de contenção pronta para ser lançada, de forma que possa cobrir toda a área em torno da plataforma.

Embora a referida área esteja situada em mar aberto, tal medida visa a proteção ambiental do Arquipélago de Santana.

d) Área Delta

Destinado a embarcações que aguardam atracação no Terminal de Imbetiba, com calado máximo de nove metros e limitada pelo polígono formado pelos pontos de coordenadas:

A – 22° 23.9' S e 041° 45.7' W

B – 22° 24.8' S e 041° 45.2' W

C – 22° 25.2' S e 041° 46.2' W

D – 22° 24.4' S e 041° 46.7' W

que os tanques de dejetos estão perfeitamente vedados e tratados quimicamente de forma adequada a combater a doença em questão. É proibida, nessa situação, a descarga de águas servidas/Operação de lastro.

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.

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

É proibido o fundeio na área de manobra situada entre os dois berços de 100 (cem) metros cada, no cais do Sal, lançados paralelamente à linha da costa, e o berço de 100 (cem) metros no cais dos Duques d'Alba para carga e descarga de líquido e granel, lançado transversalmente à linha da costa.

5.13. TRÁFEGO E FUNDEIO DE NAVIOS DE CRUZEIRO EM ARMAÇÃO DOS BÚZIOS E CABO FRIO

Em Armação dos Búzios, os navios deverão adotar a posição 22°42'48"S e 041°53'24"W como ponto de referência para aproximação dos pontos de fundeio, devendo utilizá-lo, obrigatoriamente, como ponto de passagem inicial por ocasião da investida. Do ponto de passagem inicial em direção aos pontos de fundeio deverá ser adotado o rumo base de 180° por ocasião da entrada e 000° para a saída.

Nessa travessia a velocidade dos navios de cruzeiro não poderá ultrapassar 8 nós e o navio que se dirigir ao ponto ALFA deverá passar safo do ponto BRAVO e do navio nele fundeado.

Quadro das Coordenadas das Áreas de Fundeio – DATUM WGS 84			
Ponto	Descrição	Latitude (S)	Longitude (W)
ALFA	Área de fundeio A e B - para navios Transatlânticos	22° 44' 36" S	041° 53' 24" W
BRAVO	* Centro do círculo de Fundeio Raio de giro de segurança: 435 m.	22° 44' 32" S	041° 53'57" W

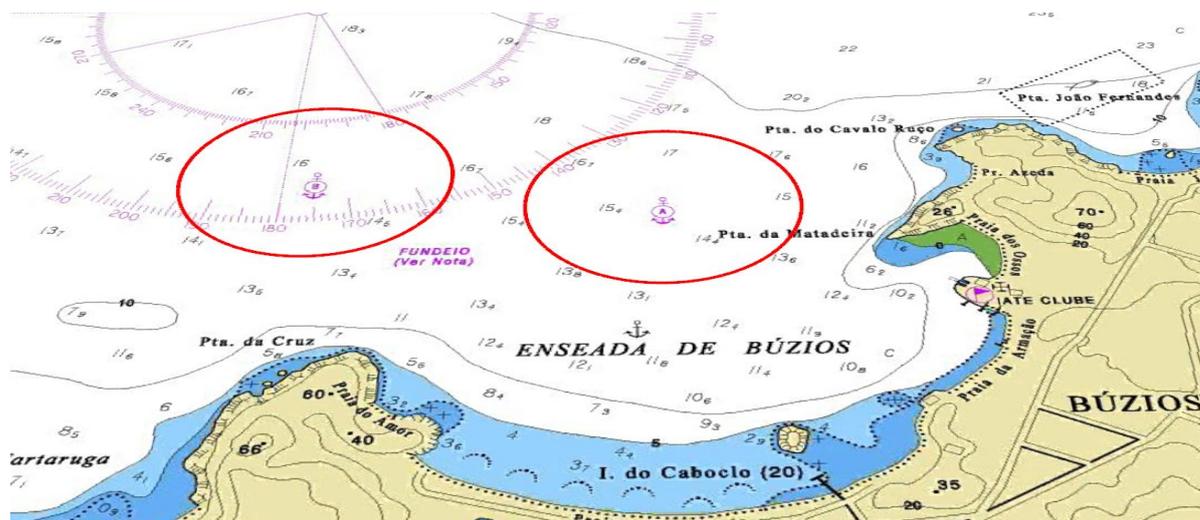


Figura 03 - Área de Fundeio de Transatlânticos A e B

Em Cabo Frio, deverão ser utilizados os pontos de fundeio listados abaixo com as seguintes coordenadas:

Quadro das Coordenadas das Áreas de Fundeio – DATUM WGS 84			
Ponto	Descrição	Latitude (S)	Longitude (W)
A	Área de fundeio A - Transatlânticos * Centro do círculo de Fundeio Raio de giro de segurança: 475 m.	22° 54',20"S	042° 00',47"W
B	Área de fundeio B - Transatlânticos * Centro do círculo de Fundeio Raio de giro de segurança: 495 m.	22° 54',05"S	041° 59',38"W
C	Área de fundeio C - Transatlânticos * Centro do círculo de Fundeio Raio de giro de segurança: 450 m.	22° 54',27"S	042° 00',09"W
D	Área de fundeio D - Transatlânticos * Centro do círculo de Fundeio Raio de giro de segurança: 470 m.	22° 53' 52,8"S	042° 00' 21,6"W
E	Área de fundeio E - Transatlânticos * Centro do círculo de Fundeio Raio de giro de segurança: 470 m.	22° 53' 51,0"S	042° 00' 43,0"W

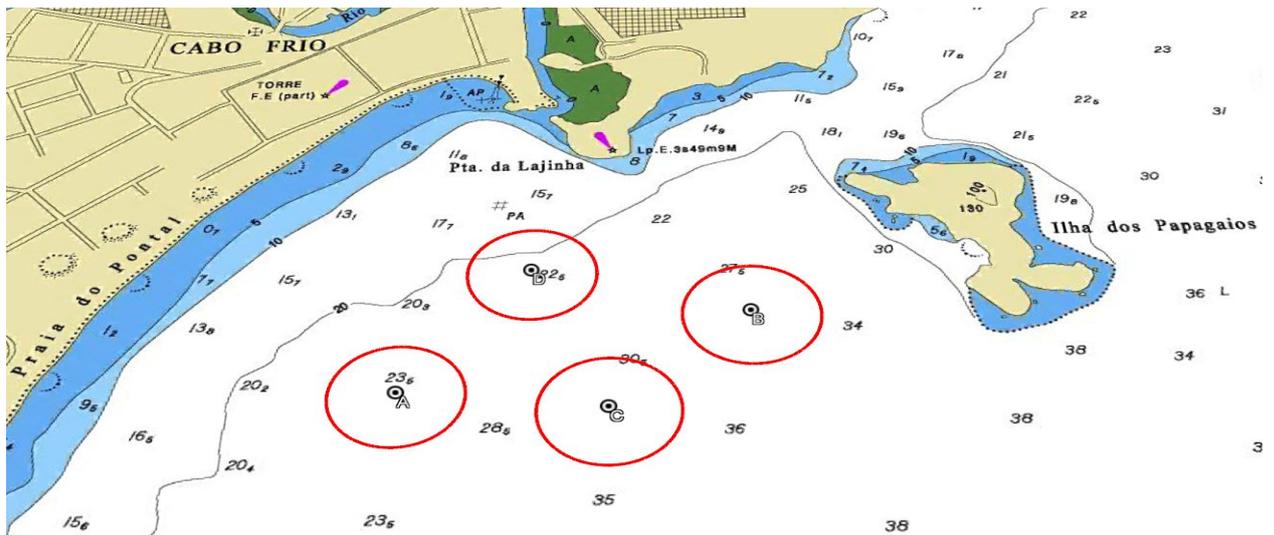


Figura 04 - Área de Fundeio de Transatlânticos A B C e D

Os comandantes dos navios de cruzeiro deverão avaliar a segurança do transbordo e transporte de pessoal para os terminais de embarque/desembarque, considerando as condições do mar e vento e demais aspectos ligados ao traslado, podendo não autorizá-lo. Os comandantes podem ser responsabilizados caso autorizem esta manobra em situação de risco ou em caso de acidentes por ela ocasionados.

As demais embarcações em trânsito na área devem evitar cruzar a proa dos navios de cruzeiro, durante a travessia dos mesmos entre o ponto de passagem inicial e os pontos de fundeio e vice-versa. No entanto, em caso de dúvida, prevalecem sempre as regras do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM).

O deslocamento dos *Tenders* dos navios de passageiros nos pontos de fundeio em Cabo Frio e Búzios estão limitados ao estado de mar até força 4 na Escala Beaufort (15 nós de intensidade de vento e 50 cm de ondulações). A velocidade máxima dos *Tenders* no Canal do Itajuru é de 5 nós.

Os fundeios dos Navios de Cruzeiros nas cidades de Búzios e Cabo Frio dependerão de autorização prévia da DelCFrio, respeitando o prazo mínimo de 30 dias.

5.14. FUNDEIO NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA AGÊNCIA DA CAPITANIA DOS PORTOS EM SÃO JOÃO DA BARRA

Quadro das Coordenadas das Áreas de Fundeio – DATUM WGS 84			
Ponto	Descrição	Latitude (S)	Longitude (W)
1	Área de fundeio nº 1 - para	21° 50,750' S	040° 57,810' W

Quadro das Coordenadas das Áreas de Fundeio – DATUM WGS 84			
Ponto	Descrição	Latitude (S)	Longitude (W)
2	plataformas e navios “FPSO” do T2	21° 50,750' S	040° 55,700' W
3		21° 52,250' S	040° 55,700' W
4		21° 52,250' S	040° 57,810' W
1	Área de fundeio nº 2 - para navios “SUPPLY” do T2	21° 52,250' S	040° 57,810' W
2		21° 52,250' S	040° 55,700' W
3		21° 53,750' S	040° 55,700' W
4		21° 53,750' S	040° 57,810' W
1	Área de fundeio nº 3 - para navios do terminal “T-MULT” do T2	21° 50,750' S	040° 55,700' W
2		21° 50,750' S	040° 53,530' W
3		21° 53,750' S	040° 53,530' W
4		21° 53,750' S	040° 55,700' W
1	Área de fundeio nº 4 - para navios tanques do terminal “TECMA” do T2	21° 54,123' S	040° 55,700' W
2		21° 54,123' S	040° 53,530' W
3		21° 55,623' S	040° 53,530' W
4		21° 55,623' S	040° 55,700' W
1	Área de fundeio nº 5 - para navios LNG do T2	21° 53,371' S	040° 49,816' W
2		21° 53,365' S	040° 51,947' W
3		21° 51,867' S	040° 51,946' W
4		21° 51,874' S	040° 49,807' W
1	Área de fundeio nº 6 - para navios em lastro (até “CAPESIZE”) do terminal T- ORE do T1	21° 43,506' S	040° 57,069' W
2		21° 44,070' S	040° 55,011' W
3		21° 46,943' S	040° 55,906' W
4		21° 46,371' S	040° 57,973' W
1	Área de fundeio nº 7 - para navios petroleiros (até “SUEZMAX”) do	21° 44,634' S	040° 52,970' W
2		21° 45,199' S	040° 50,905' W

Quadro das Coordenadas das Áreas de Fundeio – DATUM WGS 84			
Ponto	Descrição	Latitude (S)	Longitude (W)
3	terminal T-OIL do T1	21° 48,075' S	040° 51,817' W
4		21° 47,506' S	040° 53,875' W
1	Área de fundeio nº 8 - para navios em quarentena ou aguardando liberação da ANVISA do T1/T2	21° 45,032' S	040° 49,241' W
2		21° 45,437' S	040° 47,689' W
3		21° 47,373' S	040° 48,256' W
4		21° 46,974' S	040° 49,822' W
1	Área de fundeio nº 9 - para situações emergência e/ou grandes reparos do T1/T2	21° 47,234' S	040° 49,883' W
2		21° 47,640' S	040° 48,330' W
3		21° 49,574' S	040° 48,896' W
4		21° 49,165' S	040° 50,461' W
1	Área de fundeio nº 10 - para navios petroleiros (até “VLCC”) do terminal T-OIL do T1	21° 47,810' S	040° 46,530' W
2		21° 47,810' S	040° 44,219' W
3		21° 49,810' S	040° 44,219' W
4		21° 49,810' S	040° 46,530' W
1	Área de fundeio nº 11 - para navios do terminal T2 * Centro do Círculo de Fundeio Raio de giro de segurança: 200 m	21° 52,960' S	041° 00,322' W



Figura 05: Área de Fundeio do Terminal T1 e T2

5.15. ULTRAPASSAGEM, CRUZAMENTO E VELOCIDADE NO CANAL

A Administração do Porto ou Terminal deverá apresentar ao Agente Local da Autoridade Marítima, projeto das vias navegáveis a sua instalação portuária, provido dos estudos científicos necessários, com as sugestões de restrições de velocidade, cruzamento e ultrapassagem. Após parecer da Praticagem e da Autoridade Portuária, a CPM realizará reunião de coordenação para autorizar o lançamento de tais restrições em documento oficial, Resolução/Prescrição, e a sua divulgação ao navegante, por meio dos sites desta Capitania, da instalação portuária, e Autoridade Portuária.

5.16. CANAL DE ACESSO E CANAL INTERNO DO TERMINAL T-2 DO PORTO DO AÇU

As manobras de ultrapassagem e cruzamento no deverão estar em conformidade com o RIPEAM.

O trecho de ultrapassagem e cruzamento permitido está detalhado abaixo. Considerou-se o trecho compreendido entre o través dos espigões e o início do cais do TMULT, totalizando uma extensão de aproximadamente 1,3MN.

PONTOS DE ULTRAPASSAGEM NO CANAL		
DESCRIÇÃO	LATITUDE	LONGITUDE
Centro do canal no início do trecho (través dos espigões) Centro do canal no través do TMULT	21° 50,672' S	040° 59,768' W
	21° 51,295' S	041° 01,059' W

- Velocidade no canal interno do Terminal T-2 do Porto do Açú

Toda embarcação em trânsito pelo canal de acesso e pelo canal interno deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes, de acordo com o julgamento dos oficiais e práticos envolvidos na manobra. Entretanto, o Centro VTS do Porto do Açú recomenda que a navegação seja realizada à velocidade máxima de 6 (seis) nós, evitando-se velocidades acima de 8 (oito) nós, mesmo em condições de bom tempo e visibilidade.

Caso a velocidade desenvolvida represente risco aos terminais e às embarcações nas vizinhanças, o Centro VTS entrará em contato com a embarcação por radiotelefonia em VHF solicitando ajuste em prol da segurança do tráfego.

5.17. MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS

Recomenda-se que os Portos e Terminal realizem estudos sobre o levantamento batimétrico de seus canais de acesso e áreas do berço de atracação.

De acordo com os estudos, os Portos e Terminal deverão realizar o Levantamento Batimétrico com a frequência adequada de maneira que, caso, sejam visualizadas profundidades inferiores aos constantes em cartas náuticas, deverá ser programada a realização da dragagem com a finalidade de evitar restrições de acesso aos Portos e Terminal.

As Administrações dos Portos e Terminais de Uso Privativo (TUP) desta Jurisdição são responsáveis pelo monitoramento dos níveis batimétricos das áreas navegáveis de acesso às suas instalações. Os resultados de tais acompanhamentos e as suas medições deverão ser encaminhados, anualmente, para a CPM.

5.18. MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS

A meteorologia e as condições de corrente representam, em determinados Portos, fatores críticos para a sua operação normal. Dessa forma, conclui-se que o monitoramento permanente de fatores como vento, corrente e maré, dentre outros, devem ser uma preocupação constante, não apenas da Autoridade Marítima, mas também da Autoridade Portuária e outros usuários do Porto, facilitando a avaliação sobre a aplicação das restrições à navegação em geral.

Deverão ser apresentados, anualmente em site oficial, pelos Portos e Terminal, estudos sobre as condições de corrente, ventos e altura da maré de seus canais de acesso e áreas do berços de atracação.

De acordo com os estudos, os Portos e Terminal poderão instalar instrumentos de medição dessas condições ambientais como os equipamentos de marégrafos, correntômetros e anemômetros, com a finalidade de tornar as manobras mais seguras e economicamente viáveis.

5.19. CALADO AÉREO MÁXIMO ADMITIDO

Associado às demais restrições de porte das embarcações que acessam as instalações portuárias desta Jurisdição deverá constar, obrigatoriamente, o calado aéreo máximo, que deverá ser estabelecido sob a coordenação do Capitão dos Portos e lançados em documento oficial, Resoluções da Autoridade Portuária, e divulgados em seus sites.

5.20. OUTRAS RESTRIÇÕES

O calado médio nos rios e lagoas pode variar, devido ao processo de assoreamento que ocorre em certos trechos e de acordo com as condições pluviométricas em determinadas épocas do ano, que ainda poderão influenciar na extensão navegável dos rios citados.

5.21. PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU, BOIAS DE GRANDE PORTEE DEMAIS CONSTRUÇÕES QUE VENHAM A ALTERAR SUAS POSIÇÕES NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

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

Com a finalidade de manter o controle mensal das posições dessas atividades e obras, os proprietários das Unidades deverão, ainda, realizar comunicações mensalmente de suas posições.

Este comunicado poderá ser realizado diretamente pelos e-mails constantes no Capítulo 1 desta Norma, até o dia 25 de cada mês, de acordo com o modelo do Anexo C (Mapa de Plataformas).

5.22. FIXAÇÃO OU MOVIMENTAÇÃO DE PLATAFORMAS

Os operadores de plataformas, navio sonda e boias de grande porte, deverão solicitar à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência da Jurisdição, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, autorização para:

- a) fixação de plataforma de prospecção e produção de petróleo ou gás, lançamento de

boias e poitas ou de qualquer tipo de artefato flutuante ou submerso, quando estes dispositivos não forem enquadrados como obras sob ou sobre água, regulamentadas pela NORMAM-303/DPC;

b) deslocamentos de plataformas de prospecção, ou produção de petróleo ou gás, navios-sonda, navio-cisterna e plataformas de apoio; o pedido de autorização para publicação em Aviso aos Navegantes, deverá ser feito com no mínimo 72 h de antecedência e deverá constar o seguinte no requerimento:

- Nome
- Número de inscrição
- Comprimento
- LAT/LONG de origem
- LAT/LONG de destino
- Previsão de Permanência
- ETD
- ETA
- Velocidade
- Características da plataforma (ex. casco/colunas pretas, superestrutura amarela)
- Nome e telefone do responsável para contato
- Nome, número de inscrição e Peso Máximo de Carga (PMC) da embarcação de apoio

que efetuará o transporte de passageiros e carga (se for o caso);

Quando a movimentação utilizar rebocador, deverá ser informado também:

- Nome do rebocador
- Número do rebocador
- Comprimento do dispositivo de reboque
- Comprimento do rebocador
- Comprimento total do reboque
- Características do rebocador (ex. casco preto, superestrutura branca);
- LAT/LONG de origem
- LAT/LONG de destino
- ETD
- ETA
- Velocidade

Após a chegada da plataforma na posição, deverá informar a CPM, Delegacia ou Agência subordinada onde tenha protocolado a solicitação.

Nas solicitações de fundeio, atracação, posicionamento de Plataformas, “*heavy Lifting*” ou operações semelhantes de Plataformas, Navios Sonda ou demais embarcações similares, deverá constar além das informações acima, as seguintes:

- I) Plano de fundeio ou plano de amarração, conforme o caso;
- II) Plano de Contingência; e
- III) Memorial descritivo, este documento deverá ser o mais abrangente possível, além de descrever os itens:
 - IV) os sistemas de fundeio;
 - V) raio de giro de segurança do fundeio;
 - VI) posição de fundeio ou amarração,
 - VII) descrição dos cabos e amarras utilizados, devidamente assinado pelo responsável técnico com emissão de Anotação de Responsabilidade Técnica ou aprovado pela Classificadora, devidamente assinado;
 - VIII) Croqui do dispositivo de fundeio ou amarração, em folha de impressão A1 ou A2, assinado pelo Engenheiro responsável;
 - IX) Certificado de tração estática dos cabeços do local de atracação, certificados de tração estática do sistema de fundeio dos ferros pré-lançados, certificados de tração estática dos *Rebocadores e certificados dos cabos de Reboque principal e reserva;
 - X) Plano de sinalização náutica completo além de conter informações dos ferros do sistema de fundeio, elaborado por empresa cadastrada no Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego (CAMR), conforme o previsto nas NORMAM-601/DHN;
 - XI) Cópia do Seguro P&I da Plataforma e dos Rebocadores quando aplicável;
 - XII) Cópia do documento de propriedade da Plataforma, cópia do certificado de classe, borda livre, Arqueação, CTS, CSN e demais documentos estatutários;
 - XIII) Cópia do documento de propriedade dos rebocadores envolvidos da operação, cópia do certificado de classe, borda livre, Arqueação, CTS, CSN e demais documentos estatutários;
 - XIV) Cópia da Autorização da Autoridade Portuária, caso este dentro do Porto Organizado;
 - XV) Cópia da autorização do Terminal responsável pela área de destino; e

XVI) Todas as cópias dos documentos deverão conter o carimbo de cópia fiel do GAP, sendo dispensadas, se forem originais.

Quando a movimentação de plataforma ocorrer dentro do polígono da Bacia de Campos, delimitada pelos seguintes pontos listados abaixo, a empresa responsável pela Unidade, deverá solicitar autorização e divulgação em Aviso Rádio à Capitania dos Portos de Macaé, com antecedência mínima de 72 horas:

- a) 23-02,57S 041-03,27W;
- b) 22-41,90S 040-56,40W;
- c) 22-07,40S 040-22,57W;
- d) 21-35,50S 039-34,50W;
- e) 21-54,57S 039-13,43W; e
- f) 22-57,23S 040-14,30W.

Quando a movimentação de plataforma tiver como destino, a área de fundeio “Charlie” (Proximidades da Ilha de Santana – Macaé - RJ), a empresa responsável pela Unidade, deverá solicitar autorização de fundeio à CPM, com antecedência mínima de 10 dias.

Para publicação em Aviso aos Navegantes de obstáculos à navegação (boias de sinalização de sistemas de pré-lançamento), no polígono da Bacia de Campos, deverá ser solicitado à Capitania dos Portos de Macaé, Delegacias e Agências subordinadas com 72 horas de antecedência contendo as seguintes informações:

- Tipo
- Cor
- Comprimento
- Diâmetro
- Quantidade
- Tipo de sinalização
- Coordenadas Geográficas (LAT/LONG)
- Raio de ação a ser considerado
- Data da Instalação
- Data de Retirada
- Finalidade (ex: desenvolvimento de trabalho para prospecção de petróleo)

5.23. FUNDEADOUROS EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

Não é permitido o abastecimento, transferência de material oleoso ou de hidrocarbonetos envolvendo Embarcações e/ou Plataformas, nas áreas de fundeio em área de preservação ambiental.

5.24. PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS A BORDO DE PLATAFORMAS E DEMAIS EMBARCAÇÕES

Não deverão ocorrer operações de helicópteros nas proximidades de navios e plataformas que estiverem em área Portuária/Terminal, áreas de fundeio interior. Somente em situação de emergência os voos poderão ocorrer para assistência aos feridos ou acidentados.

Para o embarque ou desembarque de práticos por meio de aeronaves deverão ser observadas as instruções contidas nas NORMAM-223/DPC, em especial no tocante a operações em “helideque adaptado à meia-nau e na lateral de navios” e “área de *pick-up* de helicópteros em embarcações”.

5.25. RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS E SEMIABRIGADAS

As plataformas, que desejarem fundear em águas interiores abrigadas, deverão ser apoiadas por dois rebocadores, com no mínimo dois eixos e 40 TBP, visando manter a posição da mesma ou utilização em caso de emergência, com barreira de contenção instalada, de forma que possa cobrir toda a área em torno da plataforma.

As plataformas que desejarem fundear em águas interiores, semi-abrigadas, deverão ser apoiadas por dois rebocadores de “apoio marítimo”, com no mínimo dois eixos e 40 TBP, visando manter a posição da mesma ou utilização em caso de emergência, com barreira de contenção instalada ou pronta para instalar imediatamente em caso de necessidade, de forma que possa cobrir toda a área entorno da plataforma.

Quando a plataforma não for propulsada ou for rebocada por conveniência ou segurança, deverá apresentar Plano de Reboque assinado por engenheiro naval com a respectiva anotação de responsabilidade técnica.

Dependendo da complexidade da manobra, poderá ser exigido pelo Capitão dos Portos, Delegado ou Agente a apresentação de um parecer do conselho técnico do Serviço de Praticagem, devidamente assinado por seus representantes ou Gerente da Atalaia.

São proibidas as movimentações de plataformas, sem a prévia anuência da CPM, DelCFrio ou AgSJBarra.

Quando a entrada/saída, movimentação ou fundeio ser der em área do Porto Organizado, deverá ser apresentada a autorização da Autoridade Portuária.

Verificar se a infraestrutura portuária suporta as dimensões da Unidade que trafegará no canal e bacia de manobra.

Caso seja aplicável exigir consulta à Autoridade Aeronáutica em função do calado aéreo da unidade, quando nas proximidades de aeroportos.

Exigir plano de fundeio, conforme o caso, com Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou aprovado pela Classificadora.

O tempo máximo de fundeio nas áreas de fundeio fora do Porto Organizado é de 30 (trinta) dias, podendo ser prorrogado pela Capitania dos Portos, caso não haja previsão de entrada de outras plataformas.

As plataformas, quando fundeadas em áreas abrigadas e semi-abrigadas, deverão ostentar iluminação tipo “Árvore de Natal” e suas âncoras devem ter uma boia de arinque, compatível para uma situação de Emergência iluminada a noite e cabresteira pronta.

Não está autorizada a permanência de Unidades em posicionamento dinâmico em águas abrigadas e semi-abrigadas, ou seja, as Unidades devem fundear.

O posicionamento dos ferros das Plataformas e Embarcações de Projeto, que venham a fundear com mais de um ferro, deverão ser marcados por boia amarela tope “X”, com iluminação com alcance mínimo de 3MN e, lampejos que não interfiram com a sinalização local, devendo ser apresentado plano de sinalização náutica e realizado lançamento e manutenção por empresa cadastrada no Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego.

Quando a plataforma estiver em águas semi-abrigadas, a embarcação de apoio marítimo para lançamento de barreiras de contenção deverá ser exclusiva para esse fim.

A critério da Capitania, Delegacia e Agência, poderá ser programada reunião técnica com os envolvidos com a finalidade de organizar os procedimentos e todos possuírem maior entendimento da operação.

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

5.26. BOIAS DE GRANDE PORTE

a) Conceituação

Consideram-se boias de grande porte (Monoboia) aquelas com volume superior a 2 m³ (dois metros cúbicos), sendo, portanto, considerado como boias de pequeno porte aquelas com volume menor ou igual a 2m³.

b) Lançamento

O lançamento desses artefatos obedecerá normas específicas descritas na NORMAM-303/DPC. As boias lançadas deverão ser vistoriadas periodicamente por seus proprietários, especialmente no que diz respeito ao aparelho de fundeio, a fim de se evitar que garrem; é responsabilidade do proprietário a conservação e a manutenção das condições adequadas para o perfeito posicionamento das boias. Deverá ser apresentado a cada 60 dias um descritivo sobre os resultados das vistorias realizadas.

c) Pequeno porte

O interessado no estabelecimento de boias de amarração de embarcações de pesca, esporte e recreio deverá apresentar à CPM, DelCFrio ou AgSJBarra, com jurisdição sobre o local da obra, duas vias originais dos documentos preconizados no artigo 2.15 do Capítulo 2, da NORMAM-303/DPC, com 15 dias úteis de antecedência.

d) Grande Porte

No estabelecimento de boias de amarração no interior do polígono da Bacia de Campos, de acordo com a carta náutica da DHN nº 1550, deverão ser apresentadas na CPM duas vias originais dos documentos, conforme preconizado nas NORMAM-303/DPC e NORMAM-601/DHN, com 15 dias úteis de antecedência.

e) Providências no caso de uma boia Garrar

O navegante, ao encontrar uma boia à deriva, deverá informar imediatamente à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência com jurisdição sobre a área, para divulgação em Avisos aos Navegantes.

As boias de grande porte encontradas à deriva, que forem recuperadas pela Marinha do Brasil, serão restituídas ao proprietário, mediante o ressarcimento das despesas realizadas com o seu reboque, conservação e guarda; o proprietário será notificado para retirar a boia no prazo de até 30 (trinta) dias e, caso não o faça, a boia será leiloadada, conforme legislação vigente.

5.27. OPERAÇÕES DE MERGULHO

As operações de mergulho nesta Jurisdição deverão ser executadas por empresas de mergulho devidamente cadastradas junto à Autoridade Marítima e de acordo com o preconizado na NORMAM-222/DPC, principalmente no que tange aos procedimentos para abertura de frente de trabalho, artigo 2.9.

As embarcações deverão se manter afastadas de outras que estiverem realizando operação de mergulho. Além disso, devem possuir:

- a) Certificado de Vistoria de Equipamentos de Mergulho, com convalidação anual em dia; e
- b) Documentos e Certificados (conforme cada caso) das embarcações envolvidas na faina.

Observações:

- Para operação de mergulho amador, deverá ser cumprido o artigo 1.14 da NORMAM-211/DPC.

- No Porto do Açú, a Câmara Hiperbárica deverá estar pronta para uso no Terminal onde ocorrerá o mergulho; e

- As partes envolvidas nas operações de mergulho deverão observar os procedimentos contidos nas NORMAM-222/DPC.

- Recomenda-se manter afastado de boias e dispositivos flutuantes, já que estes podem indicar a presença de mergulhadores. Especial cuidado deve ser dado a boias encarnadas com diagonal branca.

5.28. PROCISSÕES MARÍTIMAS, COMEMORAÇÕES PÚBLICAS E DEMAIS EVENTOS NÁUTICOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO

As comemorações de interesse público das comunidades desta jurisdição e OM subordinadas caracterizam-se por festejos típicos e religiosos como as procissões marítimas. Constam também do calendário local as comemorações de final e início de ano, evento náutico que tem o emprego de fogos de artifícios, sendo então necessário que sejam planejados e realizados conforme os procedimentos de segurança preconizados nas Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Esporte e/ou Recreio (NORMAM-211/DPC)

5.29. INSTRUÇÕES PARA A QUEIMA DE FOGOS NO MAR

A Capitania dos Portos em Macaé e suas OM subordinadas, no uso das atribuições como Agente da Autoridade Marítima, poderão autorizar o fundeio de dispositivos flutuantes, balsas, chatas e outras embarcações para servirem como base de apoio de um conjunto de fogos, exclusivamente com relação à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição causada por embarcações

A análise e autorização da Capitania, Delegacia e Agência estão condicionadas ao cumprimento das Normas abaixo e a apresentação dos seguintes documentos, que deverão ser apresentados com antecedência mínima de 60 dias:

- I) Cumprimento das regras estabelecidas na NORMAM-211/DPC;
- II) Inspeção nos flutuantes e embarcações de apoio pela CPM e OM subordinadas, deverão ser realizadas vistorias nas embarcações envolvidas utilizando inspetores navais nível 1 ou vistoriadores navais, podendo ser acompanhados por inspetores navais auxiliares da Capitania, Delegacia ou Agência;
- III) Memorial descritivo assinado por técnico competente, com firma reconhecida e cópia autenticada do documento de identidade, em duas vias;
- IV) Permissão da Divisão de Fiscalização de Armas e Explosivos (DFAE);
- V) Certificado de Registro da empresa diretamente responsável pela queima de fogos, junto ao Exército Brasileiro, caso importe ou fabrique fogos;
- VI) Documento do responsável pelo evento declarando a contratação da Empresa de Queima de Fogos para realização do espetáculo;
- VII) Autorização da Secretaria do Meio Ambiente da Prefeitura local;
- VIII) Autorização do Serviço de Proteção ao Voo do Comando da Aeronáutica;
- IX) Autorização do Corpo de Bombeiros;
- X) Atestado do Responsável pelo show de pirotecnia;
- XI) Memorial Descritivo do Evento (constar, dentre outros itens, evacuação médica de acidentados para um local preestabelecido em terra, extrato da carta náutica com as posições sugeridas para os flutuantes e balsas, o número e características dos rebocadores, que devem obrigatoriamente possuir canhão de combate a incêndio e embarcações de apoio;
- XII) Procuração do Proprietário das balsas, para o Representante;
- XIII) Procuração do Responsável pelo evento, para o Representante;
- XIV) Termo de responsabilidade assinado pela empresa responsável pelo evento;
- XV) A distância da orla de praia proposta pelos organizadores do evento deverá ser aprovada pela CPM, DelCFrio ou AgSJBarra, normalmente, 500 metros. A distância é estabelecida em função da potência dos fogos de artifício empregados;
- XVI) Antes do início da queima de fogos, embarcações da Autoridade Marítima confirmarão o ponto das balsas na posição correta, especialmente no tocante à distância da terra;

XVII) A CPM, DelCFrio ou AgSJBarra realizarão Inspeção Inicial no local pretendido para fundeio das balsas, e avaliará se as condições geográficas que circunscrevem a área marítima reúnem as condições mínimas de segurança para queima de fogos quanto ao estado do mar, vento e demais condições meteorológicas reinantes na região;

XVIII) Poderão ser feitas exigências quanto ao pré-posicionamento, raio de exclusão e características de boias para marcação dos pontos de fundeio e área de exclusão em volta dos dispositivos de queima de fogos;

XIX) O número de rebocadores, e embarcações de apoio (transporte de passageiros e carga), serão estabelecidos pelo Agente da Autoridade Marítima em reunião prévia;

XX) Em função de eventos concorrentes, poderá ser exigido que a organização do evento coloque embarcações de apoio (transporte de passageiros e carga), devidamente tripuladas e com sirene e estrobo de luz amarela a disposição do Agente da Autoridade Marítima;

XXI) Nas áreas de operação classificadas como mar aberto e semi-abrigado, somente será autorizado o emprego de embarcações classificadas para mar aberto;

XXII) As balsas/dispositivos com carga de fogos que serão queimados, deverão ser fundeadas a uma distância mínima de 500 (quinhentos) metros de embarcações, pessoas e instalações, por ocasião da queima, de acordo com o calibre dos fogos. Essa distância poderá ser aumentada ou reduzida, caso os documentos sobre as características dos fogos descrevam os limites as áreas de segurança;

XXIII) Deverá ser apresentado plano de fundeio com anotação de responsabilidade técnica e plano de sinalização náutica especial feito por empresa cadastrada no Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rêgo que preveja a utilização de boias amarelas tope "X" demarcando a área de segurança da queima de fogos; e

XXIV) Recomenda-se que, antes de iniciar o processo para autorização de queima de fogos no mar, onde nunca se tenha organizado show pirotécnico, seja realizada uma consulta prévia à CP/DL/AG, quanto a sua execução a partir das balsas flutuantes e fundeadas, principalmente em mar aberto, onde em função da arrebentação, ventos e correntes, é inseguro o fundeio de balsas, mesmo as classificadas para mar aberto.

5.30. INSTRUÇÕES PARA EVENTOS TIPO CARNAMAR E PROCISSÕES MARÍTIMAS

Os organizadores deverão solicitar à Capitania, Delegacia ou Agência, com até 45 dias de antecedência permissão para a realização do evento. Serão realizadas, a critério do Agente da Autoridade Marítima, reuniões de coordenação, no mínimo de três, devendo a última a ser

realizada até cinco dias antes da data prevista para o evento. Casos especiais serão decididos pelo Agente da Autoridade Marítima. Deverão ser definidos os seguintes aspectos:

- O responsável pelo evento;
- Dados das embarcações de apoio, tendo especial atenção para os detalhes que facilitarão a identificação das mesmas;
- Estimativa de participantes;
- Embarcações inscritas, apresentando as cópias dos respectivos TIE;
- Horários (início do evento, concentração, largada e previsão de chegada);
- Anúncio das embarcações que o organizador disponibilizará para apoiar o evento;
- Atribuição dos órgãos e meios que cada um disponibilizará;
- Definição dos meios de comunicação e divulgação (canal VHF e número dos telefones de contato, celulares e fixos);
- Divulgação dos principais aspectos relacionados à segurança da navegação, com especial atenção ao contrafluxo e excesso de passageiros;
- Apoio de outras instituições especialmente Corpo de Bombeiros e Polícia Militar; e
- Os organizadores deverão apresentar o plano de evacuação médica para o evento.

5.31. INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES PARA EMPRESAS QUE TRABALHAM COM ALUGUEL DE PEDALINHOS E EMBARCAÇÕES, INCLUSIVE PARA RAFTING

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

- a) embarcações propulsadas a motor, inclusive moto aquática, só poderão ser alugadas a pessoas que comprovem sua habilitação;
- b) no aluguel de pedalinhas, as seguintes normas deverão ser seguidas:
 - o uso de coletes salva-vidas é recomendado para todos e obrigatório para menores de doze anos;
 - a empresa deverá manter uma embarcação de apoio para prestar socorro aos passageiros dos pedalinhas em caso de avaria ou emergências;
 - os pedalinhas só poderão ser utilizados em lagos, lagoas, represas ou águas interiores em que a corrente marítima seja inferior a 0,5 nós; e

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

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

5.32. EXIGÊNCIAS PARA A ATIVIDADE DE DISPOSITIVO REBOCADO “BANANA-BOAT / DISCO-BOAT”

Os interessados em desenvolver a atividade de dispositivo rebocado “banana-boat/disco-boat”, deverão atender os requisitos abaixo, além das regras previstas na NORMAM-211/DPC:

- Requerer ao Agente da Autoridade Marítima da jurisdição, anexando os seguintes documentos:

a) autorização, alvará ou outro documento equivalente, emitido por órgão do município, onde fique clara a autorização para a exploração comercial da atividade de dispositivo rebocado na área requerida;

b) memorial descritivo, que deverá ser o mais abrangente e detalhado possível, contendo, dentre outras, as seguintes informações:

I) posição, em latitude e longitude, das extremidades das raias de demarcação da área de acesso/ escape;

II) especificação de todo o material a ser empregado na demarcação da área de acesso e escape, tais como boias (obrigatoriamente na cor amarela), cabos e poitas (dimensões, espessuras, peso, distância entre boias, etc); e

III) nome, número e classificação das embarcações que serão empregadas na atividade, inclusive as de apoio e/ou reboque.

c) carta náutica do local com a plotagem das coordenadas onde ficará a raia.

- A embarcação de reboque só poderá ser conduzida pela tripulação estabelecida no seu CTS ou no TIE (no mínimo, dois tripulantes devidamente habilitados).

- Deverão ser mantidos a bordo da embarcação de reboque, obrigatoriamente, os seguintes documentos:

a) Autorização do Agente da Autoridade Marítima;

b) Título de Inscrição da Embarcação (TIE);

c) Título de Inscrição de Embarcações Miúda (TIEM); e

d) Caderneta de Inscrição e Registro (CIR).

- Os utilizadores do dispositivo rebocado deverão portar, obrigatoriamente, coletes salva-vidas.
- O dispositivo só poderá ser operado durante o período diurno e dentro da área autorizada.
- Deverá ser observado o limite máximo de velocidade estabelecido pelo fabricante do dispositivo rebocado.
- No caso da existência de mais de uma raia de dispositivo rebocado em uma mesma praia ou área marítima/fluvial/lacustre, que implique em proximidade entre os espaços demarcados, deverá ser observada uma distância de afastamento entre raias de, no mínimo, 200 (duzentos) metros.
- Deverá ser instalada proteção na hélice da embarcação de reboque, quando em emprego comercial.

5.33. EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EMPREGADAS NO TURISMO NÁUTICO E NO TRANSPORTE DE TRAVESSIA QUE NÃO EM LINHAS REGULARES, NÃO PROVIDOS POR CONCESSIONÁRIA AUTORIZADA

As seguintes normas e restrições, adicionais às NORMAM em vigor, se aplicam às escunas, saveiros e embarcações similares de transporte de passageiros empregadas no turismo náutico ou no transporte de travessia, nas áreas de jurisdição da CPM, da DelCFrio e AgSJBarra:

- As saídas noturnas devem ser comunicadas previamente aos agentes da Autoridade Marítima da área, com antecedência mínima de 48 horas, através do Grupo de Atendimento ao Público (GAP). Tal comunicado obrigatoriamente contemplará a indicação de uma embarcação de apoio, com a mesma capacidade de lotação (ou superior), que permanecerá de prontidão, devendo possuir a tripulação embarcada para assistência tempestiva;
- O embarque inicial e desembarque final dos passageiros devem ser sempre em cais, píer ou terminal, não podendo ser realizado em praias ou empregando botes de apoio;
- As embarcações devem sofrer vistorias/inspeções, conforme as normas em vigor, a serem passadas por Agente da Autoridade Marítima;
- Em embarcações que desenvolvam alta velocidade (lanchas-rápidas), todos os tripulantes e passageiros que se localizam em cobertas acima durante a singradura, devem portar o colete salva-vidas obrigatoriamente;
- É proibido que os coletes salva-vidas da dotação de bordo sejam utilizados para outros fins que não para salvamento (caso necessário para recreação dos turistas, a embarcação

deverá dispor de coletes ou dispositivos para flutuação específica). Caso seja opção do passageiro, tal colete poderá ser utilizado durante o deslocamento da embarcação;

- Deve ser feita uma preleção sucinta sobre normas de segurança, de utilização dos equipamentos de salvatagem, e locais de abandono da embarcação, por ocasião do suspender da embarcação;

- As movimentações de passageiros “embarcação - praia” que se fizerem necessárias ao longo dos passeios turísticos deve ser realizada por embarcações/botes de apoio adequado, tendo especial atenção ao porte das embarcações;

- Deverá ser afixado, em local de fácil visualização dos passageiros, aviso que a embarcação está autorizada a transportar passageiro e cópia da folha de identificação do Comandante da embarcação, constante da sua Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) do aquaviário, além da lotação autorizada da embarcação por convés e os telefones da Capitania/Delegacia/Agência da área de jurisdição;

- As embarcações, cujo eixo propulsor possa vir a ser acessível aos passageiros, deverão ser providas com proteção do eixo propulsor, a fim de impedir contatos acidentais com o mesmo;

- É proibido o transporte de passageiros fora dos locais adequados e aprovados para esse fim, bem como não é permitido o transporte de carga e passageiros, no mesmo convés;

- A prancha de acesso às embarcações de passageiros deve ser provida de balaústres, com, pelo menos, um metro de altura, para prover a necessária segurança aos passageiros e tripulantes;

- A tripulação de embarcação de transporte de passageiros deverá estar devidamente uniformizada e portando crachá de identificação com foto, nome e função;

- Apenas as embarcações homologadas para mar aberto ou área 2 podem trafegar nas áreas 2 definidas no artigo 1.2, restrito aos períodos diurnos, devendo os Comandantes dessas embarcações observarem atentamente as recomendações previstas o artigo 6.39 da NORMAM-202/DPC (precauções contra emborcamentos);

- As embarcações de turismo náutico e transporte de pessoal, com mais de 20 passageiros e singraduras superiores a duas horas devem relacionar todos os passageiros, nominalmente, com identidade e telefone para contato, mantendo uma cópia a bordo e outra em terra; e

- Ficam estabelecidas as seguintes obrigatoriedades para as embarcações de transporte

de passageiros e Táxi Marítimo na área de jurisdição da Delegacia da Capitania dos Portos em Cabo Frio:

a) Todas as embarcações acima de 10 metros, ou que transportem mais de 24 passageiros, deverão utilizar Bote de apoio para desembarque e embarque nas praias de Arraial do Cabo/RJ;

b) Todos os tripulantes e passageiros a bordo de Botes de apoio deverão usar coletes salva-vidas;

c) Os Botes de apoio deverão ter protetor de hélices. Também é recomendada a utilização do referido item pelos Táxis marítimos.

5.34. EVENTOS MARÍTIMOS ENVOLVENDO MOTOS AQUÁTICAS

Para a realização de eventos náuticos ou passeios em grupo com motos aquáticas, deverão ser adotadas as seguintes regras especiais, em complemento às orientações contidas na NORMAM-211/DPC:

- Os eventos só poderão ocorrer durante o dia, permanecendo proibido o tráfego de motos aquáticas entre o pôr e nascer do sol e deverá ser apresentado à CPM, DelCFrio ou AgSJBarra dados para a realização do evento, bem com um plano logístico e um plano de navegação, quando aplicável;

- durante o percurso, deverá ser mantida uma distância segura entre as embarcações, com o objetivo de evitar colisões e para que haja tempo de resposta em manobra;

- durante o evento, poderão ser realizadas ações de Inspeção Naval. As embarcações não devem ficar aglomeradas, impedindo/dificultando a movimentação da equipe de Inspeção Naval, bem como comprometendo as regras de tráfego e a segurança da navegação;

- é terminantemente proibida a realização de manobras radicais ou quaisquer tipos de acrobacias durante o percurso;

- não é permitida a navegação dentro dos duzentos metros da linha de base, respeitando o distanciamento com relação aos banhistas;

- os participantes deverão fazer uso do Colete Salva-vidas, Classe V;

- para todos os eventos, as motos aquáticas deverão dispor de autonomia de combustível suficiente para chegar ao seu destino ou fazer paradas para abastecimento fazendo constarem em plano logístico. Está proibido o abastecimento no mar, bem com o acondicionamento de bombonas de combustível, inclusive nas embarcações de apoio; e

- as motos aquáticas deverão empreender velocidade compatível com o estado do mar e com as condições de manobrabilidade da embarcação.

Em grupos entre cinco e vinte motos aquáticas, será obrigatória a comunicação do evento para a CP, DL ou AG, com dez dias de antecedência, por meio do Grupo de Atendimento ao Público (GAP), informando o número de participantes, números de inscrição das embarcações, habilitação dos seus condutores, destino, local e horário de saída e retorno. Reitera-se que não é permitida a navegação dentro dos duzentos metros da faixa de praia.

Em grupos acima de vinte motos aquáticas, os organizadores deverão realizar a comunicação do evento para a CP, DL ou AG por meio do Grupo de Atendimento ao Público (GAP) e seguir as seguintes regras:

- até quinze dias antes do evento, os organizadores deverão entregar à CP/DL/AG a relação contendo o número de inscrição das motos aquáticas, habilitação dos seus condutores e os nomes dos demais participantes;

- plano de navegação contendo: local e hora de partida, derrota prevista, pontos de arribada e local e hora estimada de chegada;

- plano logístico informando: apoio de terra, pontos de remoção de feridos, pontos de remoção para equipamentos avariados e, se for o caso, pontos de reabastecimento;

- a comunicação entre a embarcação de apoio e a organização deverá ser realizada via transceptor VHF marítimo nos canais designados pelo serviço móvel marítimo;

- dispor de uma embarcação de apoio, adequadamente identificada com bandeira ou adesivada com a palavra APOIO, para cada vinte motos aquáticas participantes. As embarcações deverão ser guarnecidas por pessoal devidamente habilitado, devendo ainda dispor a bordo de um médico/paramédico/enfermeiro e um guarda-vidas. Essas embarcações deverão ser classificadas para, no mínimo, navegação interior dois e capacidade para rebocar as embarcações apoiadas; e

- as embarcações de apoio deverão dotar os seguintes equipamentos: transceptor VHF marítimo (resistente a água IPX7) – tipo HT (portátil), um aparelho de localização satélite GNSS - *Handheld* (portátil), um rastreador pessoal VU Satélite com serviço ativo e telefone celular.

5.35. REQUISITOS PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS

a) Prainhas do Pontal do Atalaia, em Arraial do Cabo – RJ:

l) Os responsáveis pelas embarcações, autorizadas a operarem com transporte

de passageiros, deverão colocar duas raias consecutivas, a fim de garantir a segurança dos banhistas durante o embarque/desembarque de passageiros provenientes das embarcações de transporte de passageiros e dos botes de apoio. Uma delimitará a área de manobra das embarcações de até 10 m de comprimento ou com capacidade de até 24 passageiros e a outra especificará a área de manobra dos botes de apoio das embarcações maiores de 10m de comprimento ou com mais de 24 passageiros, proibidas de adentrar nas raias.

- II) As raias deverão medir 50 metros de comprimento e 25 metros de largura;
- III) As raias conterão, preferencialmente, três boias amarelas medindo 50 cm de diâmetro (uma no início, uma no meio e outra no final da raia);
- IV) Ao longo das raias, entre as boias amarelas, deverão conter boias brancas medindo 20 cm de diâmetro, de fácil visualização;
- V) Durante o embarque/desembarque dos passageiros é obrigatório a permanência de uma embarcação com motor, na água, a fim de controlar a entrada e saída das embarcações nas raias;
- VI) É obrigatório que o funcionário responsável pelo controle de embarque e desembarque esteja na praia, em terra, no início da raia, para orientação aos banhistas e às embarcações;
- VII) É obrigatório o uso de rádio comunicador portátil entre o pessoal responsável pelo controle de embarque e desembarque, especificamente, o pessoal de apoio na embarcação e o pessoal em terra;
- VIII) Estão autorizadas no máximo cinco embarcações por vez nas raias, a fim de embarcar ou desembarcar passageiros;
- IX) Deverão haver boias para demarcar a distância regular de 100 metros da linha base, fim destacar a área a partir da qual as embarcações de transporte de passageiros poderão fundear;
- X) Todos os tripulantes e passageiros dos botes de apoio deverão usar coletes salva-vidas no embarque/desembarque e durante todo o trajeto; e
- XI) É terminantemente proibida a execução de embarque/desembarque de passageiros nas Prainhas do Pontal do Atalaia, quando a andaina prevista nos incisos anteriores não estiver instalada.

b) Praia do Forno, em Arraial do Cabo - RJ

- I) Os responsáveis pelas embarcações, autorizadas a operarem com transporte de

passageiros, deverão colocar duas raias consecutivas na Praia do Forno, de 50 m de comprimento cada, a fim de garantir a segurança dos banhistas durante o embarque/desembarque de passageiros provenientes das embarcações de transporte de passageiros, sendo uma para embarque e outra para desembarque.

II) Estão autorizadas a embarcar e desembarcar passageiros na Praia do Forno as embarcações de até 10 m de comprimento e com capacidade de até 24 passageiros, podendo entrar no máximo cinco embarcações por vez em cada raia;

III) Demais embarcações de transporte de passageiros deverão fundear respeitando as restrições previstas para a área;

IV) Deverá ser mantido um responsável em terra portando rádio VHF a fim de apoiar a equipe em mar no controle do número de embarcações nas raias; e

V) A não instalação das raias previstas no local adequado, impede o embarque e desembarque de passageiros na praia.