

0324 - MERCADORIAS PERIGOSAS

São consideradas mercadorias perigosas todas as substâncias assim classificadas pela Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS-74, como os explosivos, gases, líquidos ou sólidos inflamáveis, substâncias comburentes, peróxidos orgânicos, substâncias venenosas, infecciosas, radioativas e corrosivas.

a) REQUISITOS PARA O TRANSPORTE

O transporte de mercadorias perigosas obedecerá às normas contidas na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS-74, no "Internacional Maritime Dangerous Goods Code" - IMDG Code e demais normas previstas na legislação vigente.

b) EMBARCAÇÕES QUE CHEGAM AO PORTO

A Capitania deverá ser informada, pelo comandante da embarcação ou por seus agentes, de toda carga perigosa que chegar ao porto, seja para descarga ou em trânsito. Esta comunicação deverá ser feita com 48 horas de antecedência da chegada e especificar:

- 1) o nome técnico da mercadoria;
- 2) a classificação quanto ao IMDG-Code;
- 3) a quantidade; e
- 4) destino e ETA da embarcação.

c) EMBARCAÇÕES QUE DEIXAM O PORTO

Cópia do Manifesto de Carga Perigosa deverá ser entregue à Capitania até 48 horas antes da saída da embarcação.

d) ALTERAÇÕES

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

e) REGRAS

As mercadorias perigosas, para serem transportadas a bordo de embarcação, deverão estar:

- 1) com embalagem correta e em bom estado;
- 2) com os recipientes marcados e etiquetados com o nome técnico exato, não sendo o nome comercial admitido, e com uma etiqueta ou marca contendo claramente o símbolo indicativo da natureza perigosa do seu conteúdo;
- 3) documentos na origem por seus expedidores contendo, além do manifesto de carga, um certificado ou declaração atestando que a mercadoria está corretamente embalada, marcada e etiquetada e que atende as condições exigidas para seu transporte; e
- 4) estivadas de maneira apropriada e segura, conforme sua natureza. As mercadorias incompatíveis devem ser separadas umas das outras. O transporte de explosivos a bordo de navios de passageiros atenderá às restrições especiais previstas na Regra 7 do Capítulo VII da Convenção SOLAS-74; e

f) IRREGULARIDADES

O descumprimento dessas regras ou a constatação de divergências entre documentos e cargas poderá implicar, além das demais penas previstas, no impedimento da carga ou descarga da mercadoria.

g) SINALIZAÇÃO DE CARGA PERIGOSA

Toda embarcação transportando carga perigosa deverá içar os sinais previstos no Código Internacional de Sinais durante o período em que o navio estiver com a carga no porto.

Durante a carga ou descarga de inflamáveis ou explosivos a embarcação deverá arvorar uma bandeira bravo (encarnada e drapeada) durante o dia, ou exibir uma luz vermelha durante a noite, ambas no mastro principal.

PRECAUÇÕES PARA CARGA OU DESCARGA DE DERIVADOS DE PETRÓLEO EM TERMINAIS

Durante as fainas de carga, descarga ou abastecimento de derivados de petróleo em terminais, que possam resultar em poluição do meio hídrico, deverá ser empregada barreira de contenção de vazamento pelo terminal, em torno do local de abastecimento.

Em caso de ocorrência de vazamento de derivados de petróleo na área da Amazônia Ocidental deverá ser acionado o Centro de Defesa Ambiental da Amazônia (Base- Manaus).

PRECAUÇÕES PARA ABASTECIMENTOS DE NAVIOS EM ATRACADOUROS OU FUNDEADOUROS

As embarcações petroleiras abastecedoras de navios atracados ou fundeados devem manter, por ocasião do abastecimento, barreiras de contenção de vazamento de derivados de petróleo passadas, bem como ter disponível a bordo o Kit Antipoluição previsto no anexo **3-F**.

TRANSPORTE DE DERIVADOS DE PETRÓLEO

As embarcações que transportam derivados de petróleo nas águas interiores da Amazônia Ocidental devem possuir em suas dotações o Kit Antipoluição previsto no anexo **3-F**, destinado a prevenir a ocorrência de derramamento de derivados de petróleo ou minimizar o impacto ambiental decorrente de vazamento provocado por colisão, abalroamento ou encalhe.

SEÇÃO VI FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

0325 - ENTRADA DA EMBARCAÇÃO

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

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

a) PARTE DE ENTRADA

A entrada de embarcação nacional ou estrangeira será comunicada à Capitania com jurisdição sobre o porto, mediante parte de entrada, nos seguintes prazos:

1) até 12 horas após a entrada, quando no decurso da viagem tiver ocorrido;

- avaria de vulto na embarcação ou carga;

- insubordinação de tripulante ou passageiros;

- observação da existência de qualquer elemento de interesse da navegação, não registrado em carta náutica;

- acidente pessoal; e

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

2) até, no máximo, 24 horas após a atracação da embarcação, nos demais casos.

b) LIVRE PRÁTICA

A Livre Prática, “free pratique”, poderá ser solicitada via rádio, ou através de mensagem enviada pelos Agentes de Navegação à Vigilância Sanitária, até 24 horas antes da chegada do navio.

c) QUARENTENA

1) As embarcações cujas condições sanitárias não forem consideradas satisfatórias ou que forem provenientes de regiões onde esteja ocorrendo surto de doença transmissível deverão permanecer nos fundeadouros de quarentena até serem liberadas pela Saúde dos Portos. O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “tanques de retenção”;

2) Os Comandantes deverão apresentar à Capitania 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;

3) É proibida, nessa situação, a descarga de águas servidas;

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

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

d) CONTROLE DO NAVIO PELO ESTADO DO PORTO (PORT STATE CONTROL)

Os navios estrangeiros estarão sujeitos ao Controle do Navio pelo Estado do Porto, de acordo com as Convenções Internacionais ratificadas pelo País e normas aprovadas por Portaria, da Diretoria de Portos e Costas.

0325.1 - ENTRADA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA DE ESPORTE E RECREIO

a) REQUISITO INICIAL PARA AUTORIZAÇÃO

1) Para os aspectos de controle da DPC e sua rede funcional, o trânsito e uso de ancoradouros e instalações portuárias por embarcações estrangeiras de esporte e recreio em águas sob jurisdição nacional está sujeito à fiscalização prevista na legislação vigente, nas normas contidas nesta seção e nas convenções internacionais promulgadas no Brasil pertinentes à matéria; e

2) É obrigatória a apresentação da Declaração de Entrada na Capitania da embarcação estrangeira em atividade de esporte e recreio nos portos nacionais, pelo responsável da embarcação ou por um representante do clube náutico visitado. A Declaração de Entrada, conforme formulário constante da NORMAM-08, deverá ser feita no prazo de vinte e quatro horas após a entrada, com a apresentação do passaporte do proprietário para comprovação de identidade.

b) CONTROLE DE ENTRADA

1) Por ocasião da chegada ao primeiro porto nacional, qualquer pessoa ou objeto só poderá embarcar ou desembarcar de uma embarcação estrangeira de esporte e recreio depois que a mesma estiver liberada pela visita das autoridades de Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal;

2) Dentro do prazo de até quarenta e oito horas após a chegada da embarcação estrangeira de esporte e recreio ao primeiro porto brasileiro, o Capitão dos Portos, Delegado ou Agente poderá enviar a Inspeção Naval a bordo para efetuar uma verificação do que foi mencionado na Declaração de Entrada da embarcação estrangeira em atividade de esporte e/ou recreio, constante da NORMAM-08; e

3) Quando o proprietário se encontrar ausente do país e a embarcação estrangeira estiver sob a responsabilidade de outra pessoa, deverá existir a bordo um documento indicando que esta pessoa está autorizada pelo proprietário a utilizar a embarcação.

c) MOVIMENTAÇÃO PARA OUTRA JURISDIÇÃO

1) A embarcação estrangeira de esporte e/ou recreio só sairá da jurisdição de uma Capitania com destino a outra jurisdição após obter a liberação do órgão regional da Receita Federal e ter dado entrada na Capitania da Declaração de Saída para o próximo porto, Anexo da NORMAM-08, com vinte e quatro horas de antecedência e ter recebido o respectivo visto da Capitania; e

2) Para os portos nacionais subseqüentes os procedimentos serão idênticos, usando-se o formulário inicial, de posse do Comandante da embarcação, apenas solicitando os Vistos adicionais das demais Capitânicas.

d) PERMANÊNCIA

O tempo de permanência está limitado ao término da validade do visto de turismo constante do passaporte do proprietário ou do responsável. O tempo de permanência de embarcações pertencentes a proprietários isentos dos controles aduaneiros por passaporte será definido pelo órgão regional da Receita Federal.

Sempre que a Capitania tiver conhecimento da permanência no país de embarcações estrangeiras de esporte e/ou recreio após o término da validade do visto de turista constante do passaporte do proprietário ou responsável comunicará o fato, por escrito, aos órgãos regionais da Polícia Federal e da Receita Federal.

O órgão regional da Receita Federal deverá ser imediatamente alertado para a regularização de embarcações estrangeiras nos seguintes casos:

- 1) quando estiver sob responsabilidade de brasileiros; e
- 2) quando for de propriedade de estrangeiro com visto de permanência definitiva no Brasil.

0326 - SAÍDA DA EMBARCAÇÃO

a) DESPACHO

Em tempo hábil, deverá ser solicitada à Capitania permissão para saída da embarcação, através do Pedido de Despacho. Para obter tal autorização, deverão ser cumpridas as prescrições regulamentares, emitidas pela Diretoria de Portos e Costas, cujo processamento constitui o Despacho.

1) O Despacho e Parte de Saída de embarcações serão realizados conforme as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM 08), sendo obrigatório à apresentação, ou envio por fax, do Certificado de Segurança da Navegação (CSN) da embarcação, Cartão de Tripulação de Segurança e cópia da folha de identificação da CIR do Comandante.

2) Para a saída de embarcações estrangeiras de esporte e recreio será observado o contido na NORMAM 03, não havendo normas complementares desta Capitania.

Caso não seja possível, em virtude da estadia da embarcação no porto ocorrer em período fora do horário de expediente, a embarcação será liberada através do Despacho como Esperado;

As embarcações classificadas para a navegação de Apoio Marítimo, Interior e atividades de Pesca que trafegam na área de jurisdição da Capitania poderão ser despachadas por um período de até 180 (cento e oitenta) dias, desde que não existam documentos com data de validade vencendo antes do término daquele período. Neste caso, o despacho será concedido até a data em que vencer a primeira validade.

No que tange aos comboios Empurrador/Balsa, fica facultado aos armadores/prepostos alterar as balsas do comboio despachado inicialmente, desde que apresentem antes da saída a Declaração Geral devidamente atualizada, e que a tonelagem do conjunto alterado esteja condizente com a categoria dos tripulantes armados no Empurrador, neste caso sendo emitido um novo Passe de Saída.

No período de validade dos despachos os armadores/proprietários ou seus prepostos ficam obrigados a encaminhar diretamente ou via "FAX" à Capitania a Parte de Entrada e Parte de Saída das suas respectivas embarcações.

São documentos obrigatórios da comunicação mencionada acima:

- 1) Parte de Entrada/Saída conforme o caso;
- 2) Lista de Pessoal Embarcado e Lista de Passageiros, se for o caso; e
- 3) Passe de Saída com a validade do Despacho por até cento e oitenta dias.

Cópias dos documentos enviados - quando por FAX ou outro meio de comunicação devem ser mantidas a bordo para verificação pela Inspeção Naval.

As alterações nas Tripulações das embarcações devem ser procedidas por meio do armador/preposto junto ao Órgão de Despacho (OD). Para tal, deverão ser apresentados a Lista de Pessoal Embarcado, o Pedido de Despacho e os documentos comprobatórios que se fizerem necessários a fim de regularizar a nova situação com relação ao Despacho.

As alterações nas tripulações das embarcações deverão constar no Rol de Equipagem (para uma única embarcação) ou no Rol Portuário (para todas as embarcações de uma empresa).

b) SAÍDA

Cumpridas as exigências do despacho, a embarcação será liberada, recebendo o PASSE DE SAÍDA, a partir do que, deverá deixar o porto no prazo de dois dias úteis. Vencido este prazo, o despacho deverá ser revalidado.

A efetiva saída da embarcação será participada por meio da PARTE DE SAÍDA, a ser apresentada à Capitania no prazo de até 6 (seis) horas após a saída, pelo Comandante, Armador ou seu Preposto.

c) EMBARQUE DE PESSOAL NÃO TRIPULANTE

O embarque e desembarque de familiares de tripulantes, de pessoal envolvido em reparos e manutenção, será feito mediante inclusão dos respectivos nomes em Lista de Passageiros apresentada por ocasião do despacho ou juntamente com a Parte de Saída (no caso de haver alterações), observados sempre o número máximo de pessoas que compõe a lotação, as acomodações e o material de salvatagem disponível;

d) DISPENSA DE DESPACHO

Os navios fundeados nas proximidades do porto, que não estejam realizando navegação de cabotagem e não tenham sido visitados pelas autoridades do porto, poderão suspender ferros para outro destino, sem despacho, devendo seus agentes comunicar tal evento à Capitania para que sejam cumpridos os procedimentos previstos para a Parte de Saída. Esses navios não podem movimentar tripulantes, nem receber visitas de qualquer natureza, ocorrências que os sujeitariam ao despacho.

0326.1- SAÍDA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA DE ESPORTE E RECREIO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

a) A saída da embarcação estrangeira de esporte e/ou recreio deverá ser previamente comunicada à Capitania com antecedência de vinte e quatro horas, pelo proprietário da embarcação, responsável ou representante do clube náutico, mediante nova Declaração de Saída, entregando o formulário constante do Anexo 4-F devidamente preenchido. A Declaração de Saída utilizada para movimentação ao longo do território nacional não é válida para a saída das águas sob jurisdição nacional; e

b) O recebimento da Declaração de Saída de embarcação estrangeira de esporte e/ou recreio e o seu respectivo Visto está condicionado à apresentação do passe de saída expedido pela Polícia Federal e a liberação do órgão regional da Receita Federal, para fins de controle de permanência, em regime de admissão temporária.

0326.2 - RESPONSABILIDADES DOS CLUBES NÁUTICOS E MARINAS

a) Comunicar pelo meio mais rápido à Capitania, a entrada e saída de embarcações estrangeiras de suas sedes náuticas ou fundeadouros, informando as características das mesmas e auxiliando o Comandante da embarcação a efetuar a Declaração de Entrada no prazo de vinte e quatro horas;

b) Solicitar a visita das autoridades de Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal, quando se tratar do primeiro porto brasileiro que a embarcação estrangeira fizer escala;

- c) Auxiliar o Comandante da embarcação no trato com as autoridades locais, mantendo coordenação entre as mesmas;
- d) Designar o local para fundeio ou atracação em área autorizada pela Capitania;
- e) Instruir o Comandante da embarcação sobre os locais de fundeios autorizados e a obrigação de solicitar à Capitania o Visto na sua Declaração de Saída com antecedência mínima de vinte e quatro horas, quando se dirigir a outro porto ou sair do país; e
- f) Auxiliar as autoridades locais na fiscalização das possíveis transgressões destas normas e das leis e regulamentos em vigor no país, alertando quanto à realização de passeios em locais interditados pela Capitania e permanência da embarcação por prazo superior ao constante do passaporte do proprietário ou responsável.

0326.3 -ARQUIVAMENTO DAS DECLARAÇÕES DE ENTRADA E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS DE ESPORTE E/OU RECREIO

Com o objetivo de se dispor de informações de cada embarcação estrangeira em atividade de esporte e recreio, em águas sob jurisdição nacional, os Formulários de Declaração de Entrada/Saída serão mantidos pela Capitania em arquivo durante doze meses, para eventuais necessidades das atividades SAR e demais controles federais.

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I RESTRICÇÕES OPERACIONAIS

0401 - PROPÓSITO

Orientar os procedimentos necessários ao estabelecimento de limitações operacionais relativos à navegação nos portos, seus acessos e nos rios da Amazônia Ocidental.

0402 - COORDENAÇÃO

Cabe à Autoridade Marítima, representada pelo Capitão dos Portos, coordenar o estabelecimento de limitações operacionais nos portos de sua jurisdição, tais como o calado máximo recomendado e a velocidade de evolução nos canais de acesso e demais áreas portuárias.

Para tal, promoverá reuniões com representantes das administrações dos portos e terminais, associação de praticagem, empresas de dragagem e de batimetria e outras organizações. A Administração do Porto ou Terminal fixará, com base nas conclusões alcançadas, os calados máximos recomendados para os acessos, berços e as velocidades de trânsito no porto. Informações sobre alterações ocorridas nas profundidades, no balizamento e na sinalização náutica deverão ser informadas à Capitania dos Portos que adotará as providências necessárias para a sua divulgação em Avisos aos Navegantes.

0403 - CALADOS MÁXIMOS RECOMENDADOS

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

Dessa forma, não é suficiente estar com um calado menor que a profundidade de um dado local para nele se passar com segurança. Há que ser considerada a velocidade, a largura do canal, a tensa e o estado das vagas do rio, que podem causar variações de calado ou influir na manobrabilidade do navio.

Considerando-se as grandes alterações das características dos rios da Amazônia ao longo dos períodos de cheias e vazantes, o estabelecimento de um calado máximo em qualquer instante torna-se rapidamente inadequado.

A segurança da navegação, com relação à profundidade, pode ser assegurada pela fixação de uma folga abaixo da quilha (FAQ) que garanta, a qualquer tempo, uma lazeira adequada para a passagem do navio por uma área considerada crítica.

A navegação nos rios Solimões e Amazonas, onde, em certos trechos ocorrem freqüentes alterações no perfil do fundo, é realizada por práticos brasileiros que, dependendo da época do ano, utilizam o apoio de lanchas para a sondagem dos trechos críticos e definição da passagem com maior profundidade.

É proibida a navegação noturna para comboios no trecho Porto Velho/Calama e na passagem do pedral dos Marmelos sempre que o nível do rio Madeira estiver abaixo dos 4 metros, e o calado das embarcações deve ser limitado a 2,30m.

b) FAQ mínima (FAQM)

Nos rios da Amazônia, particularmente nos rios Solimões e Amazonas, a montante da cidade de Juruti-PA, a Capitania dos Portos estabeleceu 0,5m como folga mínima a ser observada.(FAQM).

c) Estabelecimento de calado

O calado máximo de navegação é de responsabilidade de cada comandante de navio que deverá adotar as medidas adequadas a uma navegação segura, respeitada a (FAQM) estabelecida pela Capitania dos Portos.

d) Parâmetros a serem considerados no estabelecimento da FAQ

A margem de segurança deve ser ampliada, a critério do comandante, em função dos seguintes parâmetros:

1) Natureza do Fundo

Fundos sólidos, como rocha e coral, tendem a causar maiores danos aos navios e tornar mais difíceis os desencalhes. Em compensação, fundos de lama fluida podem até admitir calados maiores que a profundidade na ausência de outros fatores de risco (normalmente, camadas de lama fluida de densidade inferior a 1,2 Kg/l não são consideradas nas batimetrias).

Os Fatores de Segurança (% da profundidade) recomendados em função do fundo são:

- Lama macia - 2,6%;
- Areia - 5,0%;
- Pedra - 8,0%.

2) Incertezas da Área

Informações de batimetria desatualizadas, variações de densidade da água, seja em razão de chuvas, seja por predominância de rios ou marés e movimento dos sedimentos no leito, são fatores que, com base no conhecimento local, devem ser considerados e a eles atribuído um percentual equivalente à incerteza.

3) Efeito SQUAT

O deslocamento do navio em águas rasas (até 1,5 vezes o seu calado) causa variações de pressão na massa líquida, que podem derrubar o navio. Além disso, pode afetar seriamente a capacidade de governo. Esse fenômeno, denominado efeito SQUAT, deve ser considerado no estabelecimento de um fator de segurança em função da velocidade.

Os seguintes valores aproximados de fator de segurança em relação ao calado devem ser considerados:

- Velocidade 4 nós - 1,5%;
- Velocidade 6 nós - 3,3%;
- Velocidade 8 nós - 6,0%;
- Velocidade 10 nós - 9,3%.

Dessa maneira, o estabelecimento de um fator de segurança para compensar o efeito SQUAT deverá estar relacionado com uma velocidade de evolução.

O calado máximo recomendado poderá ser calculado com base na seguinte fórmula:

$$C_{mr} = (P+M) - (P+M) \times FS$$

Onde:

- C_{mr} = calado máximo recomendado
- P = profundidade do local reduzida ao nível de redução
- M = altura da maré no momento, obtida da tábua de marés
- F.S. = decimal do fator de segurança

4) Natureza da Carga

Cargas sensíveis, tais como as perecíveis, as cargas consideradas perigosas, bem como as que possuam elevado potencial poluidor que possam sofrer com eventuais encalhes, e provocar danos ao meio ambiente, devem ser consideradas ao se fixar a FAQ, sendo aconselhável agregar um fator de segurança de 0,5m ao menor valor da FAQ estabelecido pelo representante da Autoridade Marítima.

e) Praticagem

A praticagem dos Rios Amazonas e Solimões é obrigatória. O serviço de praticagem são prestados pela UNIPILOTS (União dos Práticos da Bacia Amazônica Oriental) no trecho compreendido entre as localidades de fazendinha, no estado do Amapá, e a cidade de Itacoatiara, no estado do Amazonas. Entre as cidades de Itacoatiara e Tabatinga, no estado do Amazonas, os serviços de praticagem são prestados pela PROA(Praticagem dos Rios da Amazônia Ocidental).

O prático é responsável pelo assessoramento do Comandante na navegação do navio. Nos trechos longos, em que os serviços de praticagem são necessários por mais de seis horas consecutivas, devem ser requisitados os serviços de dois práticos.

Os práticos deverão assessorar o comandante ao longo de todo trecho, procurando fazer uma navegação com o máximo de segurança, em função do calado, observando a folga abaixo da quilha (FAQ) estabelecida pelo comandante do navio. Quando esta for menor que a FAQM (folga abaixo de quilha mínima, recomendada pela Capitania dos Portos) o prático deverá alertar o Comandante para o fato. Caso adotado valor menor que a FAQM, o prático deverá comunicar o fato ao Capitão dos Portos após seu regresso a sede. O prático deverá assessorar o Comandante em todas as circunstâncias, inclusive por ocasião de eventuais acidentes ou fatos da navegação. Em tais casos, o prático poderá solicitar, por termo, que o comandante declare ter tomado aquela decisão apesar de sua recomendação.

Sempre que houver necessidade de sondagens de uma passagem crítica, por lancha, um dos práticos deverá, obrigatoriamente, permanecer a bordo do navio.

f) Transbordo de carga

Poucos são os recursos para reduzir o calado quando o navio encontrar um trecho com pouco fundo. O esgoto de água de aguada é, na maioria das vezes, insuficiente. Tendo em vista não ser prática comum navios realizarem navegação fluvial com água de lastro a bordo, pode haver necessidade de transbordo de carga para que seja alcançado o calado de navegação adequado a uma passagem segura por um ponto crítico. Em tais casos, dentre as providências de apoio a serem solicitadas pelo Comandante, ao seu agente, deverá constar a de comunicar aos representantes da autoridade marítima da área de jurisdição a necessidade identificada, informando a quantidade e espécie da carga a ser transferida, bem como o nome e características das embarcações para as quais será transferida a carga.

Os diversos do governo exigem providências específicas que devem se atendidas pelo representante do armador assim, o agente deverá tomar as providências adequadas perante as autoridades aduaneiras, fiscais e da Polícia Federal para que a legislação nacional pertinente seja rigorosamente observada.

As embarcações envolvidas no transbordo da carga deverão ser regularmente despachadas pela representante de autoridade marítima competente e demais autoridades nacionais.

Em caso de uso de mão de obra não constante das Listas de Tripulantes das embarcações envolvidas, deverá ser obtida a competente autorização do representante local do Ministério do Trabalho.

0404 - RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

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

Como visto, o efeito SQUAT depende da velocidade em relação ao fundo. Além disso, o navio sofre, também, influência até das bordas de um canal, e das embarcações que se cruzam. Dessa forma, com base nos parâmetros citados em 0403 e das dimensões físicas dos canais e das embarcações que trafegam na área, podem ser estabelecidas restrições à velocidade, ao cruzamento e à ultrapassagem, que constarão dos capítulos relativos aos portos específicos desta jurisdição.

Considerando os possíveis danos causados às margens, às embarcações atracadas e às instalações nelas localizadas, é proibida a passagem de embarcações em velocidade superior à 5 nós, em distância inferior a 150 metros das margens em locais de concentração de embarcações, flutuantes e portos organizados. Especial atenção deverá ser observada pelos condutores de embarcações que passarem próximos, ao terminal da Petrobrás no Solimões – TSOL (próximo ao município de Coari–AM). Os navegantes deverão reduzir ao máximo a velocidade e navegarem o mais afastado possível do terminal, preferencialmente próximo à margem esquerda do rio.

As embarcações navegando em estreitos, entrada de porto e canais de difícil navegação devido aos obstáculos à navegação existentes nas respectivas áreas, deverão evitar a ultrapassagem de outras embarcações, reduzindo a velocidade e comunicando àquela que pretende ultrapassar via rádio VHF a sua intenção de manobra. A embarcação de menor porte deverá liberar, se possível, o canal mais profundo para a outra embarcação com maior restrição de manobra.

No caso de cruzamento em situação de rumos opostos, as embarcações, se necessário, devido a diferença de porte entre as mesmas, deverão reduzir a velocidade, mantendo contato rádio e definindo a manobra a ser realizada por ambas.

Na situação de rumos cruzados, deverão ser obedecidas as REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTO NO MAR (RIPEAM).

Nas três situações acima citadas, além do estabelecido no RIPEAM, deverão ser observadas as seguintes regras de preferência de manobra:

- Terão preferência de manobra as seguintes embarcações :

1º - navios mercantes;

2º - comboios;

3º - a que tiver maior calado, para navegação nos canais mais profundos dos rios;

4º - sendo do mesmo porte, aquela que esteja descendo o rio; e

5º - sendo de portes diferentes, aquela que for maior ou tiver maior restrição de manobra;

0405 - RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

0405.1 PORTO DE ITACOATIARA

a) Manobras de atracação e desatracação no porto de Itacoatiara deverão ser realizadas somente no período diurno e obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas de VHF e adequadas para manobras de alar as espias; e

b) Manobras de atracação e desatracação no terminal Graneleiro da HERMASA deverão ser realizadas somente no período diurno e obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas de VHF e adequadas para manobras de alar as espias

0405.2 TERMINAIS DE MANAUS:

A) TERMINAL DE CIMENTO VENCEMOS:

As manobras de atracação e desatracação no Terminal de Cimento VENCEMOS deverão ser realizadas somente no período diurno e obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas de VHF e adequadas para manobras de alar as espias;

B) TERMINAL PETROLÍFERO DA REMAN:

Manobras de atracação e destracação no Terminal Petrolífero da REMAN:

POF-01

I. Período diurno para navios químicos e navios que possuam comprimento total inferior a cento e vinte metros e apoiadas por lanchas dotadas de VHF para alar as espias.

POF-03

II. Período diurno para navios químicos e apoiadas por lancha dotadas de VHF para alar as espias.

C) TERMINAL FLUTUANTE DO CHIBATÃO:

Manobras de atracação e desatracação no Terminal Flutuante do CHIBATÃO:

Parte Externa

As manobras de atracação e desatracação no Píer Externo do Terminal do CHIBATÃO não apresentam restrições de horário para serem efetuadas quando o bordo da atracação ou desatracação for boreste, em caso contrário deverão ser realizadas obrigatoriamente no período diurno. Quando o bordo da atracação ou desatracação for bombordo deverão ser realizadas somente no período diurno e obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas de VHF e adequadas para as manobras para alar as espias. Em qualquer tipo de manobra realizada a área de evolução, deverá estar totalmente clara.

Parte Interna

As manobras de atracação e desatracação no Píer Interno do Terminal do CHIBATÃO deverão ser feitas da seguinte maneira.

- 1 - realizadas obrigatoriamente no período diurno;
- 2 - usando-se o bordo de atracação de bombordo;
- 3 - apoiada obrigatoriamente por lancha dotada de VHF e adequadas para as manobras de alar as espias;
- 4 - estar com a área de evolução totalmente clara; e
- 5 - observar sempre a profundidade do local.

Também é proibida a atracação de dois navios pelo lado interno porque o primeiro navio a atracar, que ficará na parte mais interna, terá que ser o último a sair, pois a manobra de desatracação deste navio tendo um outro navio atracado á ré torna-se uma manobra perigosa. Da mesma forma, as condições de risco são idênticas na atracação de um segundo navio avante de um outro que já esteja atracado.

Durante o período de vazante, os rebocadores ficarão limitados a operar na distância máxima de 70 metros perpendiculares ao pier interno para navios com boca máxima de 25 metros, ou seja, com régua do porto de Manaus marcando um mínimo de 15,29 metros, a lâmina d`água naquele limite (70 metros) ficará em torno de 4,0 metros.

D) TERMINAL PRIVATIVO DO SUPERTERMINAIS:

a) Manobras de amarração e desamarração às bóias do Terminal privativo do SUPERTERMINAIS não possui restrições de horários e deverão ser realizadas obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas de VHF e adequadas para as manobras de alar as espias e com as bóias adequadamente iluminadas;

b) Manobras de atracação e desatracação ao Terminal Privativo do SUPERTERMINAIS deverão obedecer os seguintes parâmetros:

Parte Externa

Não possui restrições de horário se a área de evolução do navio estiver totalmente clara. Caso contrário, as manobras deverão ser realizadas, obrigatoriamente, no período diurno e utilizando o bordo de atracação de boreste.

Parte Interna

As manobras de atracação e desatracação deverão ser realizadas obrigatoriamente no período diurno, com área de evolução totalmente clara, com o bordo atracação de bombordo, obrigatoriamente apoiadas por lancha dotadas de VHF e adequada para as manobras de alar as espias e observar sempre a profundidade do local.

Não existe limite de régua para a atracação no píer interno. Porém, quando a régua em Manaus estiver abaixo de 15,29 metros será necessário, obrigatoriamente, consulta a praticagem, para a programação de manobra segura.

E) TERMINAL DA TRIGOLAR:

Manobras de atracação e desatracação no Terminal da TRIGOLAR deverão ser realizadas obrigatoriamente no período diurno e com o bordo de atracação boreste e obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas de VHF e adequadas para as manobras de alar as espias;

F) TERMINAL FLUTUANTE DO ROADWAY:

Manobras de atracação e desatracação no Flutuante do Roadway não possui restrição de horário para os navios que forem manobrar por boreste. Os navios que necessitarem manobrar por bombordo obrigatoriamente só poderão executá-las no período diurno e obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas de VHF e adequadas para as manobras de alar as espias;

G) TERMINAL FLUTUANTE DAS TORRES:

Manobras de atracação e desatracação no Flutuante das Torres deverão, obrigatoriamente, seguir o disposto abaixo:

Parte Externa

Para os navios que forem executá-las por boreste sem restrições de horários. Para os navios que necessitarem manobrar por bombordo obrigatoriamente só poderão executá-las no período diurno e apoiadas por lanchas dotadas de VHF e adequadas para as manobras de alar as espias.

Parte Interna

As manobras de atracação deverão ser executadas obrigatoriamente no período diurno. As manobras de desatracação não possuem restrições de horário.

Ship-to-Ship (Operação de Transbordo)

Estas Manobras deverão ser executadas obrigatoriamente no período diurno, seguindo o que determina o Ship-to-Ship transfer guide.

Antes de ser iniciada a operação, as Autoridades Portuárias deverão ser informadas.

H) TERMINAL PETROLÍFERO SOLIMÕES (TSOL):

As manobras neste local deverão ser executadas obrigatoriamente no período diurno e apoiadas por lanchas adequadas nas manobras de alar as espias e equipadas com equipamentos VHF.

0405.3 PORTO DE PORTO VELHO

A saída dos B/M de passageiros/carga deve ser efetuada no período compreendido entre 7 e 22 horas, salvo casos autorizados com antecedência ou em situações de emergências, tendo em vista as peculiaridades locais, tais como as que se relacionam à grande quantidade de troncos no lixo do canal e atuais condições do atracadouro do “Cai n’Água”.

0406 - RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

As restrições no porte das embarcações nos diversos portos são as seguintes:

a) Porto de Itacoatiara

O comprimento máximo permitido para manobras de atracação no Porto de Itacoatiara é de 160 metros;

b) Terminal Graneleiro da HERMASA

O comprimento máximo permitido para manobras de atracação no Terminal Graneleiro da HERMASA é de 260 metros;

c) Terminal de Cimento VENCEMOS

O comprimento máximo permitido para manobras de atracação ao terminal de Cimento VENCEMOS é de 160 metros; e

d) Terminal Petrolífero de REMAN

POF-01

As manobras de atracação ao POF - 01 do terminal petrolífero da REMAN deverão obedecer aos seguintes requisitos:

Porte Máximo : 50.000 TPB

Comprimento Máximo : 225 metros

Boca máxima : 33 metros

POF - 03

As manobras de atracação ao POF - 03 do Terminal petrolífero da REMAN deverão obedecer aos seguintes requisitos:

Porte Máximo : 30.000 TPB

Comprimento Máximo : 187 metros

Boca máxima : 27,1 metros

e) Bóias de Amarração da SUPERTERMINAIS

O comprimento máximo permitido para manobras de amarração nas bóias da SUPERTERMINAIS é de 200 metros;

f) Terminal Privativo da SUPERTERMINAIS

O comprimento máximo permitido para manobras de atracação ao Terminal Privativo da SUPERTERMINAIS deverá obedecer aos seguintes parâmetros:

Parte Externa: 210 metros

Parte Interna: 200 metros

g) Terminal Flutuante do CHIBATÃO

Parte Externa: 220 metros

→ Parte Interna: 160 metros

h) Terminal Flutuante da TRIGOLAR

O comprimento máximo permitido para manobras de atracação no Terminal da TRIGOLAR é de 200 metros;

Está autorizado, em caráter experimental, a atracação de Navios de até 202 metros de comprimento na parte interna do porto CHIBATÃO, no período diurno, sob a supervisão da Praticagem local.

i) Terminal Flutuante das TORRES

Parte Externa

A disposição para as manobras de atracação deverá obedecer ao seguinte dispositivo:

Os navios poderão ultrapassar o costado do flutuante até 10 metros, a montante e a jusante, atracando de maneira que mantenham uma distância mínima de 10 metros entre si.

Parte Interna

O comprimento máximo permitido para atracação deverá ser obrigatoriamente de 180 metros e será levada em consideração a área de evolução que deverá estar totalmente clara;

j) Terminal Flutuante do ROADWAY

Parte Externa

Os navios poderão ultrapassar o costado do flutuante até 10 metros à montante e à jusante, atracando de maneira que mantenham uma distância mínima de 10 metros entre si;

0407 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO - FUNDEADOUROS

a) Áreas de fundeio permitido (fundeadouros)

- Na área portuária de Manaus é permitido fundear embarcações nas áreas delimitadas como fundeadouros, contempladas como 1, 2 e 3 na carta nº 4.110, como descrito abaixo;

- FUNDEADOURO 1/1

- PONTO A: Latitude:03º7.13S longitude: 060º3.70W

- PONTO B: Latitude:03º7.35S longitude: 060º3.86W

- PONTO C: Latitude:03º7.75S longitude: 060º2.73W

- PONTO D: Latitude:03º9.12S longitude: 060º1.79W

- FUNDEADOURO 1/2

- PONTO A: Latitude:03º8.30S longitude: 060º3.88W

- PONTO B: Latitude:03º8.45S longitude: 060º4.02W

- PONTO C: Latitude:03º8.61S longitude: 060º3.29W

- PONTO D: Latitude:03º8.78S longitude: 060º3.41W

- FUNDEADOURO 2

- PONTO A: Latitude:03º8.37S longitude: 060º2.55W

- PONTO B: Latitude:03º8.60S longitude: 060º2.68W

- PONTO C: Latitude:03º8.90S longitude: 060º1.67W

- PONTO D: Latitude:03º9.13S longitude: 060º1.78W

- FUNDEADOURO 3/1

- PONTO A: Latitude:03º10.18S longitude: 060º59.93W

- PONTO B: Latitude:03º10.48S longitude: 060º10.49W

- PONTO C: Latitude:03º10.58S longitude: 059º59.10W

- PONTO D: Latitude:03º10.90S longitude: 059º59.24W

- FUNDEADOURO 3/2

- PONTO A: Latitude:03º8.83S longitude: 059º55.89W

- PONTO B: Latitude:03º9.94S longitude: 059º56.95W

- PONTO C: Latitude:03º10.28S longitude: 059º56.67W

PONTO D: Latitude:03º9.10S longitude: 059º55.60W

- A área de fundeio na cidade de Itacoatiara é definida pelas seguintes coordenadas geográficas:

- a) Latitude:03 09.26 S Longitude:058 27.42W
- b) Latitude:03 09.05 S Longitude:058 27.28W
- c) Latitude:03 10.18 S Longitude:058 24.21W
- d) Latitude:03 11.04 S Longitude:058 24.49W;

b) Áreas de fundeio proibido

- Na área "A", contemplada na carta náutica nº 4110; e
- Na área delimitada pelas coordenadas contidas na tabela a seguir:

| PONTO | LATITUDE | LONGITUDE |
|--------|---------------|----------------|
| P1 | 03° 08',96 S | 060° 00',45 W |
| P2 | 03° 09',53 S | 060° 00',39 W |
| P3 | 03° 10',00 S | 059° 59',30 W |
| P4 | 03° 09',85 S | 059° 59',15 W |
| P5 | 03° 07',85 S | 059° 55',57 W |
| R1 | 03° 08',28 S | 060° 01',87 W |
| R2 | 03° 09', 43 S | 060° 01', 27 W |
| R3 | 03° 08',72 S | 060° 01',45 W |
| R4 | 03° 09',31 S | 060° 01',07 W |
| R5 | 03° 08',42 S | 060° 01',52 W |
| R6 | 03° 08',63 S | 060° 00',36 W |
| R7 | 03° 09',53 S | 060° 00',42 W |
| R8=P2 | 03° 09',53 S | 060° 00',39 W |
| R9 | 03° 10',42 S | 059° 58',70 W |
| R10=P4 | 03° 09',85 S | 059° 59',15 W |
| R11 | 03° 10',22 S | 059° 58',52 W |

Esta área estabelecida garante acesso livre aos terminais da Moageira (Trigolar), Super Terminais e o Terminal da Oliveira Navegação (Chibatão), conforme Anexo 4-G

c) Fica proibido a atracação de balsas e outras embarcações em toda extensão da Ilha de Marapatá, localizada no quadro de Manaus-AM

0408 – OUTRAS RESTRIÇÕES

A) REGIÃO DOS ESTREITOS

Os calados e dimensões máximos para EMBARCAÇÕES/COMBOIOS que navegam na região dos estreitos será de 171 metros, exceto nos seguintes trechos:

ESTREITO DE BOIUÇU

| | |
|-------------------------|--------------------------|
| Calado Máximo permitido | Baixa-mar – 5.50m (18ft) |
| Preamar – | 6.40m (21 ft) |
| Comprimento máximo | 160m (LOA) |
| Navegação | somente diurna |
| Fundeio | não é permitido |

ESTREITO DE BREVES (até a poção dos Macacos)

| | |
|-------------------------|---|
| Calado máximo Permitido | 9.75m (32 ft) na preamar da Ilha Santa Helena 8.22m (27 ft) na baixa-mar |
| Comprimento máximo | 180m (LOA) |
| Navegação | somente diurna |
| Fundeio | não é permitido |

FURO DO MACACO

| | |
|--------------------|--|
| Calado máximo | preamar – 7.31m (24 ft) Baixa-mar – 6.39m (21 ft) |
| Comprimento máximo | 160m (LOA) |
| Navegação | somente diurna |
| Fundeio | não é permitido |

FURO DO MACUJUBIM

| | |
|--------------------|--|
| Calado máximo | preamar – 7.31m (24 ft) Baixa-mar – 6.39m (21 ft) |
| Comprimento máximo | para navios convencionais = 130 (LOA) |
| Navegação | somente diurna |
| Fundeio | não é permitido |

B) Rio Solimões (a montante de Jutai)

Comprimento Máximo : 190 metros
Boca máxima : 28 metros

C) Rio Javari

Comprimento Máximo : 80 metros
Boca máxima : 18 metros

D) Rio Iça

Comprimento Máximo : 110 metros
Boca máxima : 22 metros

SEÇÃO II
PLATAFORMAS E BÓIAS DE GRANDE PORTE

0409 - PLATAFORMAS E BACIAS PETROLÍFERAS

a) CONTROLE

O estabelecimento de plataformas de prospecção e produção de petróleo ou gás, de navios-sonda, navios-sisterna, 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 monobóias, poitas e dutos submarinos, a fim de se obter uma navegação segura.

b) ACOMPANHAMENTO

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

1) fixação de plataforma de prospecção e produção de petróleo ou gás, lançamento de bóias e poitas ou de qualquer tipo de artefato flutuante ou submerso, quando estes dispositivos não forem enquadrados como obras sob ou sobre água, regulamentadas por Norma específica da Diretoria de Portos e Costas;

2) deslocamentos de plataformas de prospecção ou produção de petróleo ou gás, navios-sonda, navio-sisterna e plataformas de apoio. O pedido de autorização deverá ser feito com informação para a Diretoria de Hidrografia e Navegação e deverá citar o início do deslocamento, rumo, velocidade, previsão de chegada e destino. Quando atingida a posição final esta deverá ser confirmada em nova comunicação;

3) Se as plataformas necessitarem fundear nas proximidades das instalações portuárias, além de cumprirem o item anterior, os solicitantes devem informar a altura de suas torres em relação ao nível do mar, a fim de evitar interferência com a segurança do tráfego aéreo regional. As autorizações de entrada estarão condicionadas às limitações especificadas após consulta da CP às Torres de Controle.

0409.1 - OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS A BORDO DE PLATAFORMAS E EMBARCAÇÕES

a) Requisito

A operação de helicópteros a bordo de navios e plataformas marítimas somente poderá ser realizada quando o heliponto estiver devidamente homologado, por meio de portaria do Departamento de Aviação Civil do Comando da Aeronáutica e dentro de seu período de validade. O processo de homologação deverá ser cumprido pelo armador conforme o Capítulo 6 da NORMAM-01, devendo o processo ser iniciado mediante solicitação de vistoria do heliponto pela Diretoria de Aeronáutica da Marinha, com cópia para a Capitania.

b) Posicionamento

As solicitações para posicionamento de plataformas marítimas e de navios que possuam helipontos, quando entrando ou saindo de porto nacional, ou procedente de porto estrangeiro e dirigindo-se diretamente para a área de operação, ou quando deslocando-se para outro posicionamento, deverão ser apresentadas com a antecedência mínima de 10 (dez) dias à Capitania. A solicitação será retransmitida à Diretoria de Hidrografia e Navegação e ao Departamento de Aviação Civil do Comando da Aeronáutica, mencionando também a posição final da referida plataforma ou navio.

c) Embarcação para Resgate

Durante as operações de pouso ou decolagem de helicópteros deverá haver, nas proximidades, a uma distância inferior a 5 milhas náuticas, uma embarcação em estado de prontidão para resgate em caso de acidente. Caso essa embarcação não exista, deverá ser disponibilizada uma embarcação tipo "bote inflável", guarnecida por no mínimo dois tripulantes e que possa ser acionada rapidamente.

O processo de homologação deverá ser iniciado na Capitania, observando-se as instruções específicas da Diretoria de Portos e Costas.

0410 - BÓIAS DE GRANDE PORTE

a) Conceituação

1) Consideram-se bóias de grande porte aquelas com volume superior a 2m³ (dois metros cúbicos);

2) As bóias de grande porte tem sido geralmente posicionadas em mar aberto em apoio a diversas atividades, especialmente aquelas ligadas à prospecção e exploração de petróleo ou gás; e

3) As referidas bóias representam riscos ao navegante, não somente pelo seu posicionamento, mas também pela possibilidade de agarrarem e ficarem à deriva.

b) Identificação

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

c) Lançamento

1) o lançamento desses artefatos obedecerá normas específicas emitidas pela Diretoria de Portos e Costas; e

2) as bóias lançadas deverão ser vistoriadas periodicamente por seus proprietários, especialmente no que diz respeito ao aparelho de fundeio, a fim de se evitar que elas agarrem. É responsabilidade do proprietário a conservação e manutenção das condições adequadas ao perfeito posicionamento das bóias.

d) Providências no caso de uma bóia garrar

1) O navegante ao encontrar uma bóia à deriva deverá notificar imediatamente ao Comando do 9º Distrito Naval ou à Capitania com jurisdição sobre a área, para divulgação em avisos aos navegantes; e

2) As bóias de grande porte encontradas a deriva que forem recuperadas pela Marinha serão restituídas ao proprietário, mediante o ressarcimento das despesas realizadas com o seu reboque, conservação e guarda. O proprietário será notificado para retirar a bóia no prazo de 15 (quinze) dias e, caso não a retire, a bóia será leiloada conforme a legislação vigente.

SEÇÃO III DIVERSOS

0411– OBRAS, PESQUISA, DRAGAGEM E LANÇAMENTO DE BÓIAS

Na área de Jurisdição da CFAOC as atividades relacionadas com obras sobre, sob e às margens das águas, à extração de minerais, dragagens, ao estabelecimento de bóias de amarração, etc. só poderão ser exercidas quando precedidas da obtenção do competente parecer da Autoridade Marítima, o qual poderá ser obtido quando o interessado cumprir o preconizado pelas Normas da Autoridade Marítima para Obras, Dragagens, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Nacional – NORMAM-11. O interessado deverá apresentar o processo na Capitania, para avaliação, encaminhamento às Diretorias Especializadas da Marinha do Brasil e, conseqüente, emissão do parecer quanto à Segurança da Navegação e ordenamento do espaço aquaviário.

0412 – PONTES

Para construção de pontes sobre os rios, o interessado deverá cumprir o contido no item 0411, tendo especial atenção quanto as suas obrigações legais, no que se refere à largura e altura do vão navegável, a sinalização diurna e noturna e a necessária proteção dos pilares, para evitar colisões diretas de embarcações contra a estrutura da ponte.

SEÇÃO IV PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA INSPEÇÃO NAVAL

0413 – PROPÓSITO DA INSPEÇÃO NAVAL

A inspeção naval é uma atividade essencialmente administrativa, destinada a fiscalizar o tráfego aquaviário, mediante a inspeção de embarcações para verificar infrações a LESTA.

Por ser uma atividade administrativa, a inspeção naval deve ser conduzida de maneira amistosa e educada, sendo vedada qualquer ação para constrangimento de Comandantes, tripulantes e passageiros.

Não cabe ao inspetor naval a realização de ações policiais, que devem ser conduzidas pelas autoridades devidamente constituídas e que, para isto, tem poder atribuído por Lei.

A inspeção naval será realizada de forma padronizada, seguindo o roteiro constante do Anexo 4-A para embarcações de passageiros ou Anexo 4-B para embarcações de carga.

Se durante a inspeção naval o inspetor constatar que a embarcação está em péssima condições materiais ou, se tiver dúvidas sobre essas condições, deverá entrar em contato com a Capitania solicitando uma Vistoria Flutuando, que será realizada, após a autorização do Capitão dos Portos, por vistoriador do GEVI ou comissão designada para tal.

0414 – ABORDAGEM

Para realizar abordagem a lancha da fiscalização deverá chamar a embarcação a ser inspecionada pelo equipamento de VHF mandando-o preparar-se para ser abordada.

A abordagem será realizada na velocidade de 3 nós. Para embarcações de passageiros o embarque será realizado pelo través, na altura da entrada lateral e nos empurradores pela sua alheta.

Para a abordagem em embarcações miúdas, a lancha da fiscalização pára sua máquina e, pelo alto-falante, determina que a mesma se aproxime, atracando a contrabordo.

Caso a embarcação a ser inspecionada não possua equipamento de VHF, a ordem para preparar-se para a abordagem deve ser transmitida pelo alto-falante. Caso a embarcação indique não estar escutando, a lancha da fiscalização deverá emitir dois sinais longos com a sirene.

Após o embarque da equipe as embarcações reassumem o trânsito, na velocidade de 7 nós.

0415 – EMBARQUE DE INSPETORES

Para a inspeção, os inspetores deverão entrar na embarcação a ser inspecionada, dois inspetores para as verificações necessárias. Caso seja necessário efetuar contagem de coletes ou de pessoal, embarcará um terceiro homem da equipe para prestar auxílio.

Ao embarcar, o militar mais antigo da equipe de inspeção se dirigirá ao Comandante da embarcação e se apresentará, dizendo o motivo da inspeção e solicitando-lhe que o acompanhe. Caso o Comandante não possa acompanhá-lo, ele deverá designar outro tripulante.

0416 – REGRAS DE COMPORTAMENTO

Caso a embarcação a ser inspecionada seja de transporte de passageiros, imediatamente antes da equipe de inspetores entrar a bordo, deverá ser transmitida a mensagem de abordagem, observando a fraseologia prevista no Anexo 4-C.

Ao encerrar a inspeção, após a equipe retornar para a lancha, deverá ser transmitida uma das mensagens previstas no Anexo 4-D, dependendo do resultado obtido.

Em nenhuma hipótese o inspetor deverá permanecer sozinho com qualquer elemento que esteja sendo inspecionado. Preferencialmente, a verificação da documentação será realizada em local público, perante outros tripulantes ou passageiros.

Os inspetores navais não determinam o desembarque de passageiros ou saída de motoristas do interior dos veículos que estão sendo transportados em ferryboat. Esta é uma tarefa da empresa proprietária da embarcação ou do seu Comandante.

O inspetores não se dirigem aos tripulantes e passageiros para proferir ordens ou outra orientação restritiva, devendo apenas comunicar-se com o Comandante da embarcação. Quando necessário, este adotará as ações perante os tripulantes e passageiros.

Embarcações que forem abordadas em trânsito, só devem receber determinação de retornar ao porto de origem caso seja detectada infração que coloque em risco a segurança imediata da embarcação e a abordagem ocorra logo após o seu suspender. Nas interceptações no meio do trânsito, ou próximo à chegada, deve ser permitida a singradura vigiada até o porto de destino, ou ao porto mais próximo, caso detectado risco iminente para a embarcado ou passageiros.

0417 – NOTIFICAÇÃO

Por ocasião da notificação, a causa da infração deve ser analisada com critério, para determinar se a contravenção à LESTA, é da responsabilidade do proprietário da embarcação, do Comandante ou de ambos.

Nos casos de excesso de passageiros ou carga, tanto a empresa como o Comandante serão autuados e, após o julgamento do auto de infração, o processo deverá ser encaminhado para o Ministério Público Estadual, compondo denúncia por contravenção do Art. 261 do Código Penal.

0418 – UNIFORME PARA INSPEÇÃO NAVAL

Tanto para Oficiais quanto para Praças o uniforme será o macacão e o boné de viagem.

0419 – USO DE COLETE SALVA-VIDAS

Os tripulantes da lancha, quando estiverem fora da cabine ou do paineiro de ré, deverão estar vestindo colete salva-vidas.

O emprego de colete salva-vidas será obrigatório nas abordagens.

No período noturno, qualquer tripulante que permaneça fora da cabine da lancha deverá estar portando colete salva-vidas.

Os tripulantes de botes deverão estar vestindo colete salva-vidas, qualquer que seja a situação.

0420 – DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

A Capitania dos Portos tem disponível o telefone denominado DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO, de número 0800 280 7200, com alcance em toda a região amazônica. Este telefone permite ligação gratuita para a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, sediada em Manaus, se a ligação for realizada dos estados do Amazonas e Roraima, e para a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, sediada em Belém, se a ligação for realizada no Estado do Pará e de Amapá.

O serviço DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO é contínuo, estando disponível 24 horas do dia.

O telefone destina-se a receber consultas sobre segurança da navegação e, principalmente, denúncias sobre contravenção à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário.

Ao atender uma ligação, onde é realizada denúncia por violação à LESTA, o atendente preencherá o livro de denúncia, anotando os dados da embarcação, local onde está e dados do denunciante, preferencialmente, o telefone. Depois de tomadas as providências e realizada a verificação do fato denunciado, será retornada a ligação informando à pessoa que realizou a denúncia quais foram às ações adotadas e suas conseqüências. Os dados da pessoa que efetuou a denúncia serão considerados sigilosos, sendo vedada sua divulgação pública.

As denúncias anônimas, inicialmente, serão descartadas, pois tendem a indicar trotes.

0421 – DENÚNCIA POR EXCESSO DE PASSAGEIROS

Durante a apuração de denúncias por excesso de passageiros, as seguintes ações devem ser conduzidas:

a) Solicitar o CSN da embarcação e verificar se as vistorias/convalidações estão dentro do prazo de validade, checando o número de passageiros que a embarcação pode transportar. Nas embarcações que não sejam obrigatórias o CSN, o número de passageiros deverá constar do Título de Inscrição de Embarcação,

b) Conferir o número de passageiros

Em caso de excesso de passageiros, a embarcação deverá ser retida e autuada. A embarcação só poderá seguir viagem após a retirada do excesso de passageiros pelo Comandante.

c) Fazer uma inspeção na embarcação, verificando:

- CTS – verificar a habilitação e o nível do pessoal embarcado;
- Certificado de Borda Livre – verificar a validade e verificar se o disco de Plinsoll está na posição correta;
- Seguro Obrigatório;
- Luzes de Navegação;
- Conferir os coletes e bóias salva-vidas e verificar se apresentam boas condições de uso;
- Extintores de incêndio;
- Holofote e apito funcionando;
- Rádio VHF funcionando;
- Caixa de primeiros socorros (toda embarcação que transporte mais de 15 passageiros);
- Instalação do gás de cozinha (ter atenção para a ventilação do local onde estiver instalado o botijão, bem como o posicionamento da mangueira); e
- Bomba de esgoto (toda embarcação com AB > 20 que transporte passageiro deve possuir uma – Art. 0421 da NORMAM-02/DPC).

d) Embarcação de passageiros que possua CSN só poderá transportar carga no convés se constar no referido documento. Caso conste, a embarcação só poderá transportar carga no convés principal e, nesse local não poderá transportar passageiros (alínea b, Art. 516 da NORMAM 02/DPC). A embarcação deverá possuir o Termo de Responsabilidade para transporte de carga no convés assinado pelo Comandante da embarcação.

e) Fazer uma inspeção visual na embarcação *observando*:

- Furos no costado que possam contribuir para um possível alagamento da embarcação;
- Fiação elétrica desencapada, oferecendo perigo aos passageiros/tripulantes;
- Sujeira que possa contribuir para um possível início de incêndio;
- Indícios de excesso de água entrando na embarcação (verificar se tem bomba d'água constantemente ligada ou dar uma olhada na água embaixo do motor).
- Se constatar algo relativo a segurança estrutural da embarcação, entrar em contato com o Chefe do DSTA, propondo a realização de uma inspeção eventual.

0422 – DENÚNCIA POR EXCESSO DE CARGA

Durante a apuração de denúncias por excesso de carga, as seguintes ações devem ser conduzidas:

1) Ter atenção para o tipo de embarcação:

- Caso seja balsa, verificar a marca de Borda Livre e medir a altura, para constatação se está na posição correta;
- Se a embarcação transporta carga e passageiros, deverá ser observado no CSN se ela está autorizada a transportar carga no convés. Quando embarcação de passageiros transportar carga no convés, deverá dispor a bordo do Termo de Responsabilidade para o transporte de carga no convés, assinado pelo Comandante da Embarcação. Qualquer embarcação que esteja com a marca de Borda Livre submersa deverá ser retida e autuada. A embarcação só poderá prosseguir viagem após retirar o excesso de carga.
 - Verificar CSN e Seguro Obrigatório;
 - Verificar itens relativos à segurança da navegação, tais como:
 - Coletes e Bóias;
 - Extintores;
 - Luzes de Navegação, Holofote e Apito;
 - Rádio VHF;
 - CTS – Ter atenção para o nível/número de marítimos;
 - Instalação de gás de cozinha;
 - Caixa de Primeiros Socorros – para embarcações que transportem mais de 15 passageiros; e
 - Bombas de Incêndio – Todas embarcações propulsadas com AB > 20 que sejam classificadas para transportar carga e passageiros ou mercadorias perigosas ou como Rebocadores/ Empurradores.

0423 – DENÚNCIA DE POLUIÇÃO HÍDRICA

Ao ser constatado algum caso de poluição, o Inspetor Naval deverá tomar as seguintes providências:

- Fotografar o local, mostrando a poluição;
- Recolher material para análise, coletando mostras do meio ambiente e da embarcação. Se esse material for líquido, deverá ser recolhido mais de dois litros;
 - Autuar o infrator, tendo o cuidado de verificar se aos agentes marítimos foram outorgados poderes pelos proprietários e armadores das embarcações para representá-los e qual o alcance desta representação, a fim de evitar que, depois de iniciado o processo, os agentes aleguem que não tinham poderes para agir em nome dos proprietários ou armadores, não podendo, deste modo, representá-los nem na esfera administrativa nem na esfera judicial;
 - Enquadrar a infração com base nos Art. 15, 16, 17 e 19 da Lei nº 9.966/2000, de acordo com o tipo de substância derramada; e
 - Preencher a planilha constante do anexo 2-B da NORMAM 07/DPC, para que seja encaminhado à representação do IBAMA.

0424 – DOCUMENTOS QUE DEVEM SER VERIFICADOS NA INSPEÇÃO NAVAL

1) CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA (CTS)

Deverá ser exigido de todas embarcações com AB maior que 10, ou daquelas de transporte de passageiros, menor que 10 AB.

2) TÍTULO DE INSCRIÇÃO DE EMBARCAÇÃO (TIE) OU PROVISÃO DE REGISTRO

As embarcações com AB menor que 100 deverão possuir TIE, enquanto as embarcações com AB maior que 100 deverão portar Provisão de Registro, emitida pelo Tribunal Marítimo.

As embarcações miúdas, que são quaisquer tipos de embarcações ou dispositivos flutuantes, menores ou iguais a cinco (05) metros, quando motorizadas, deverão apresentar a inscrição simplificada.

3) BORDA LIVRE

Estão dispensadas da atribuição de borda-livre as embarcações que apresentem pelo menos uma das seguintes características:

- Arqueação bruta (AB) menor ou igual a 50;
- Comprimento de regra (L) inferior a 20 metros; e
- Embarcações destinadas exclusivamente a esporte e recreio.

4) CERTIFICADO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO (CSN)

As embarcações de bandeira nacional que se enquadrem em qualquer das situações listadas a seguir estão sujeitas a vistorias e deverão portar o *CERTIFICADO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO* (CSN).

- 1) Possuam arqueação bruta (AB) igual ou maior que 100;
- 2) Transportem a granel líquidos, combustíveis, gases liquefeitos inflamáveis, substâncias químicas perigosas ou mercadorias de risco similares, com AB maior que 20;
- 3) Efetuem serviço de transporte de passageiros, passageiros e carga e turismo/diversão, com AB maior de 20, ou sejam, rebocadores ou empurradores com AB maior que 20.

As embarcações que não se enquadrem em nenhum dos itens acima, deverão apresentar o *TERMO DE RESPONSABILIDADE*.

Somente a DPC poderá prorrogar, em casos extraordinários, a validade do CSN (Art. 0813 da NORMAM 02/DPC). As solicitações de prorrogação deverão ser encaminhadas à Capitania até 90 dias antes do vencimento do CSN.

5) DESPACHO DE EMBARCAÇÕES

Quando a movimentação de embarcação entre portos situados no município de Manaus, será efetivada por meio da Parte de Saída e da Parte de Entrada, não sendo necessário o Despacho.

6) PARTE DE SAÍDA

São obrigadas a apresentar parte de saída as embarcações:

- Estrangeiras, exceto as de esporte e/ou recreio e navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial; e
- Nacionais com mais de vinte (20) AB, exceto as de esporte e/ou recreio; de pesca, quando saindo e retornando a um mesmo porto sem escalas intermediárias; e navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial.

7) TRANSPORTE DE CARGA NO CONVÉS

É vedado às embarcações de passageiros transportar carga sobre o convés que não seja o convés principal.

Os passageiros não deverão viajar no convés que estiver sendo destinado ao transporte de carga.

O Comandante da embarcação será o responsável perante a Autoridade Marítima pelo cumprimento dos requisitos relativos ao transporte de carga no convés, devendo para isso assinar o Termo de Responsabilidade para o transporte de carga no convés.

8) LICENÇA PROVISÓRIA PARA ENTRADA EM TRÁFEGO

Para as embarcações Certificadas Classe 1 (EC1) que estejam em condições de entrar em operação, o interessado poderá solicitar a CP, DL ou AG, através de requerimento, uma Licença Provisória para Entrada em Tráfego (LPET), desde que tenha dado entrada nos documentos para obtenção da Licença de Construção.

A solicitação para a obtenção da LPET deverá dar entrada na Capitania com antecedência mínima de cinco (05) dias úteis.

9) SEGURO OBRIGATÓRIO

Estão obrigados a contratar o seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas (DPEM) todos os proprietários ou armadores em geral, de embarcações nacionais ou estrangeiras sujeitas à inscrição e/ou registro nas CP e órgãos subordinados.

10) LICENÇA PARA TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS

Essa licença é aplicável às embarcações classificadas para o transporte de carga geral e/ou passageiros de bandeira brasileira.

A licença será um Termo de Responsabilidade, depois de assinado pelo Capitão dos Portos, Delegado ou Agente. Essa concessão será válida para todos os portos subseqüentes, desde que não haja embarque de outras mercadorias perigosas.

11) ARQUEAÇÃO

Os documentos comprobatórios da arqueação de embarcação são:

- Notas para arqueação de embarcações com arqueação bruta (AB) inferior a 50; e
- Certificado Nacional de Arqueação para embarcações com AB maior ou igual a 50.

12) REQUISITOS PARA O INÍCIO DA OPERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA ESTRANGEIRA EM AJB

Toda embarcação de bandeira estrangeira, com exceção apenas da que for exclusivamente na navegação de longo curso, antes de iniciar a operação deverá *OBRIGATORIAMENTE*:

- Ter sido formalmente autorizado pelo órgão federal competente;
- Possuir o Atestado de Inscrição Temporário (AIT); e
- Estar vinculada a um contrato de arrendamento ou afretamento, celebrado por pessoa física ou jurídica brasileira, seja qual for o prazo dessa contrato.

Observação: Estão dispensados do AIT as embarcações estrangeiras em atividade de salvamento e aqueles em reparo indispensável e emergencial em cabos submarinos.

13) ROL DE EQUIPAGEM E ROL PORTUÁRIO

A primeira via do ROL de Equipagem ou Portuário deverá ficar a bordo da embarcação e, a Segunda via, na empresa.

O ROL PORTUÁRIO se aplica em caráter opcional às empresas que possuem diversas embarcações operando na navegação interior, inclusive as destinadas à pesca.

O ROL PORTUÁRIO substitui o ROL DE EQUIPAGEM, com idênticos efeitos legais, contendo os embarques e desembarques dos tripulantes de embarcações de uma mesma empresa empregada na navegação interior.

14) EMPRESA DE MERGULHO

As empresas de mergulho somente poderão executar suas atividades se estiverem cadastradas na Capitania com o CERTIFICADO DE SEGURANÇA DE SISTEMAS DE MERGULHO, dentro do prazo de validade.

15) OBRAS SOB, SOBRE E ÀS MARGENS DAS ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO BRASILEIRA

Dependerá de consulta prévia à Capitania, o início da execução das obras públicas ou particulares localizadas sob, sobre e às margens da AJB, exceto aquelas realizadas em rios que não constem como navegáveis nessa Norma.

Os requerimentos de obras em rios não navegáveis deverão ser despachados como isentos de parecer da MB, ressaltando que o interessado não estará eximido das obrigações frente aos demais órgãos competentes.

Quando for localizada uma obra, sob, sobre e as margens das águas jurisdicionais brasileiras, sem que o interessado tenha obtido o parecer da MB, deverá ser adotado o seguinte procedimento;

- Autuar o proprietário ou responsável pela obra;
- Orientar o proprietário ou responsável quanto à necessidade da regularização da mesma; e
- Caso as obras possam comprometer a segurança da navegação ou o ordenamento do espaço aquaviário, deverá ser realizada uma perícia no local, para que o fato seja comunicado ao Comando do 9º Distrito Naval.

Ordenar ou providenciar a demolição da obra ou benfeitoria e a recomposição do local, quando realizadas em desacordo com as normas estabelecidas pela Autoridade marítima.

CAPÍTULO 5

HIDROVIAS E RIOS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO

0501 – CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO NOS RIOS DA JURISDIÇÃO

0501.1 – RIO AMAZONAS

O rio Amazonas é navegável durante todo o ano, havendo restrições de navegação somente na época da seca, que ocorre normalmente nos meses de setembro à dezembro. Nessa época os navegantes poderão encontrar trechos com visibilidade restrita devido às queimadas. Durante todo o ano poderão encontrar trechos de visibilidade reduzida em função das fortes chuvas e de nevoeiros que ocorrem normalmente pela manhã.

0501.2 - RIO SOLIMÕES

No período de seca o rio se limita à navegação de embarcações de pequeno porte.

Em virtude das freqüentes mudanças dos canais navegáveis poderão ocorrer fundeios no trecho entre Manaus e Tabatinga para que as passagens sejam realizadas com a luz do dia e com uma margem de segurança

I - Trecho Manaus e Coari

Neste trecho em virtude dos canais navegáveis apresentarem pouca largura e profundidade é necessário que todos os recursos visuais sejam disponibilizados ao Prático, logo, o trecho deverá ser obrigatoriamente navegado com a luz do dia.

II - Trecho Coari a fonte Boa

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

III - Trecho entre Fonte Boa e a Foz do rio Jutai

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

IV - Trecho entre a Foz do Rio Jutai e a Cidade de Santo Antônio do Iça

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

V - Trecho entre as Cidades de Santo Antônio do Iça e São Paulo de Olivença

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

VI - Trecho entre de São Paulo de Olivença e Tabatinga

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

I - TRECHO DA DIVISA DOS ESTADOS DO AMAZONAS E PARÁ A ITACOATIARA (AM)

Nenhum comentário.

II - TRECHO DE ITACOATIARA A MANAUS

O navegante ao subir o rio deverá observar as seguintes limitações à navegação:

a) PORTO DE ITACOATIARA

Deve-se tomar o máximo de precaução por ocasião da atracção no porto com navios mercantes no período da seca, devido à existência de um alto fundo rochoso nas proximidades do mesmo, ficando estabelecida a Folga Abaixo da Quilha mínima (FAQm) igual a um metro.

A área de fundeio no porto de Itacoatiara (Carta Náutica 4106A) é delimitada pelo retângulo formado pelos pontos e respectivas coordenadas abaixo:

| Ponto | Latitude | Longitude |
|-------|---------------|----------------|
| 1 | 03° 09' 26" S | 058° 27' 42" W |
| 2 | 03° 09' 05" S | 058° 27' 28" W |
| 3 | 03° 10' 18" S | 058° 24' 21" W |
| 4 | 03° 11' 04" S | 058° 24' 49" W |

b) PONTA DO CATARRO, EM FRENTE A CIDADE DE ITACOATIARA, NA MARGEM DIREITA

Ponto de confluência de tráfego de embarcações, devendo o navegante ter especial atenção. Neste trecho as embarcações de pequeno porte cruzam o rio de margem a margem e são realizadas as trocas de Práticos pelos navios de grande porte.

c) PASSAGEM DA COSTA DO TABOCAL A MONTANTE DA PONTA DO TABOCAL

Ponto de confluência de embarcações de todo tipo, ficando com pouca profundidade na época da seca para navios mercantes. Os navios de grande porte deverão ter especial atenção a manobra realizada pelas embarcações menores, sendo conveniente estabelecer contato via rádio VHF para definir a manobra a ser realizada pelas as embarcações envolvidas.

d) PONTA DA JATUARANA

Canal limitado em largura para embarcações de grande porte e área de confluência de embarcações em geral.

e) FAROLETES DE MORONAS E JACARÉ

Pouca profundidade na época da seca para navios mercantes.

f) ENCONTRO DAS ÁGUAS DOS RIOS NEGRO E SOLIMÕES

Ponto de confluência de embarcações de todo tipo. Os navios de grande porte deverão ter especial atenção à manobra realizada pelas embarcações menores, sendo conveniente estabelecer contato via rádio VHF para definir a manobra a ser realizada pelas embarcações envolvidas.

O rio Solimões é navegável durante todo o ano, havendo restrições de navegação somente na época da seca, que ocorre normalmente nos meses de agosto à dezembro. Neste período a navegação se limita às embarcações de pequeno porte. Na época da seca os navegantes poderão encontrar trechos com visibilidade restrita devido às queimadas. Durante todo o ano poderão encontrar trechos de visibilidade reduzida em função das fortes chuvas e de nevoeiros que ocorrem normalmente pela manhã.

O leito do rio muda freqüentemente, havendo mudança dos canais navegáveis de um ano para o outro devido ao deslocamento dos bancos.

Em virtude das freqüentes mudanças dos canais navegáveis poderão ocorrer fundeios no trecho Manaus e Tabatinga para que as passagens sejam realizadas com a luz do dia e com segurança.

TRECHO ENTRE MANAUS E COARI

a) PASSAGEM DA ILHA DE MOURA

O canal fica limitado para navios de grande porte nas passagens das duas pontas da ilha devido à pouca profundidade na época de seca.

b) PASSAGEM DA COSTA DO CALDEIRÃO

Existência de pedral na margem esquerda, a montante da cidade de Iranduba. É visível na época de seca.

c) PASSAGEM DA COSTA DO CALADO

Limitada pela profundidade na época da seca para navios de grande porte.

d) FAROLETE DE MANACAPURÚ

Passagem limitada devido à existência de pedral próximo ao farolete e de um banco de areia em frente à cidade. No período da seca as embarcações de grande porte navegam pela margem esquerda, entre o banco e a cidade, devendo se ter especial atenção ao pedral que fica a juzante do canal. Há banheiros no local.

e) PASSAGEM DO BANCO DA ARRAIA

O banco de areia muda frequentemente de lugar, sendo necessário grande conhecimento do local para a navegação segura de navios de grande porte. Durante o período de seca a limitação da navegação abrange todos os tipos de embarcações.

f) PASSAGEM DA COSTA DA AJARATUBA

Nas proximidades da comunidade de Porto Estrela a passagem fica limitada em função da pouca profundidade na época da seca.

g) PASSAGEM DA COSTA O AMBÉ, ENTRE A FOZ DO RIO PURUS E A CIDADE DE ANORI

Na época da seca apresenta alto fundos, tipo torrões, isolados e em diversos locais, limitando a passagem para navios de grande porte.

h) PASSAGEM DO JAMACANÃ

Durante o período da seca fica limitada a passagem de navios de grande porte, pelo estreitamento e redução da profundidade do canal.

i) PASSAGEM NO TRECHO COMPREENDIDO ENTRE A FOZ DO RIO BADAJÓS ATÉ A PONTA DE CIMA DA ILHA DA BOTIJA

Neste ponto até a cidade de Coari a navegação apresenta a maior limitação do rio Solimões. Os bancos mudam constantemente, apresentando as menores profundidades e restringindo a passagem de navios de grande porte na época da seca. O canal muda de um ano para o outro, sendo necessário conhecimento da região para executar uma navegação segura.

Neste trecho em virtude dos canais navegáveis apresentarem pouca largura e profundidade é necessário que todos os recursos visuais sejam disponibilizados pelo práctico, logo, o trecho deverá ser obrigatoriamente navegado com a luz do dia.

II - TRECHO DE COARI A FONTE BOA:

a) PASSAGEM DO BARRO ALTO

Os bancos mudam constantemente, apresentando baixas profundidades e restringindo a passagem de navios de grande porte na época da seca. O canal muda de um ano para o outro sendo necessário conhecimento da região para executar uma navegação segura.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

b) PASSAGEM DA ILHA DO CATUÁ GRANDE E ILHA DO CAMALEÃO

No período da seca o canal navegável muda da calha principal para o paraná situado entre a ilha do Camaleão e a margem esquerda, que consta na carta de navegação como “zona não hidrografada”. A navegação pode ficar restrita devido a redução de profundidade nas passagens.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

c) PASSAGEM DA FOZ DO RIO JAPURÁ ATÉ A VILA COADI

Os bancos mudam constantemente, apresentando baixas profundidades e restringindo a passagem de navios de grande porte na época da seca. O canal muda de um ano para o outro sendo necessário conhecimento da região para executar uma navegação segura.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

d) PASSAGEM DA ILHA DO MARI-MARI

Pouca profundidade no período da seca, no trecho compreendido entre a ponta de baixo e a de cima da ilha, restringindo a passagem de navios de grande porte.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

e) PARANÁ DO MACUAPANIN

Canal novo, ainda em formação devido a mudança do leito do rio. É estreito e tem trechos de pouca profundidade no período da seca.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

f) TRECHO ENTRE O LAGO UARÁ E A CIDADE DE FONTE BOA

Neste trecho a navegação apresenta uma das maiores limitações do rio Solimões. Os bancos mudam constantemente, apresentando uma das menores profundidades e restringindo a passagem de navios de grande porte na época da seca. O canal muda de um ano para o outro sendo necessário conhecimento da região para executar uma navegação segura.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

III - TRECHO ENTRE FONTE BOA E A FOZ DO RIO JUTAÍ

a) PARANÁ DO CAJARI

Canal novo, em formação devido a mudança do leito do rio. É estreito e tem trechos de pouca profundidade na seca .

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

b) PASSAGEM ENTRE A ILHA DE SANTA MARIA E A BOCA DO LAGO DO ARAÇARI

Neste trecho observa-se movimentação dos bancos de areia, alterando constantemente os canais. A ilha está sofrendo transformações.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

c) PASSAGEM COMPREENDIDA ENTRE A PONTA DE BAIXO DA ILHA DO CAPOTE E A PONTA DE CIMA DA ILHA DO INFERNO

Neste trecho a navegação apresenta uma das maiores limitações do rio Solimões. Os canais mudam constantemente, apresentando uma das menores profundidades e restringindo a passagem de navios de grande porte na época da seca. É necessário conhecimento da região para executar uma navegação segura.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

d) COSTA DO ACAPURI

Apresenta pouca profundidade na época da seca.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

III – TRECHO ENTRE A FOZ DO RIO JUTAÍ E A CIDADE DE SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ

a) PASSAGEM ENTRE A PONTA DE CIMA DA ILHA URUTUBA E A VILA CAITÉ

Passagem conhecida como “Flexal”. Neste trecho a navegação apresenta uma das maiores limitações do rio Solimões. O canal está em mutação, apresentando uma das menores profundidades e restringindo a passagem de navios de grande porte durante todo o ano. É necessário conhecimento da região para executar uma navegação segura.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

b) PASSAGEM DA PONTA DE CIMA DA ILHA DAS PANELAS ATÉ A PONTA DE BAIXO DA ILHA DO JAVARI-MIRIM

Apresenta pouca profundidade na época da seca.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

IV- TRECHO ENTRE AS CIDADES DE SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ E SÃO PAULO DE OLIVENÇA

a) PASSAGEM DA PONTA DE BAIXO DA ILHA DO MURERU ATÉ A CIDADE DE AMATURÁ

Neste trecho a navegação apresenta uma das maiores limitações do rio Solimões. Os bancos mudam constantemente, apresentando uma das menores profundidades e restringem a passagem de navios de grande porte na época da seca. O canal muda de um ano para o outro sendo necessário conhecimento da região para executar uma navegação segura.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

b) PASSAGEM ENTRE A CIDADE DE AMATURÁ E VILA BOTAFOGO

Neste trecho a navegação apresenta uma das maiores limitações do rio Solimões. Os bancos mudam constantemente, apresentando uma das menores profundidades e restringindo a passagem de navios de grande porte na época da seca. O canal muda de um ano para o outro sendo necessário conhecimento da região para executar uma navegação segura.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

V- TRECHO ENTRE AS CIDADES DE SÃO PAULO DE OLIVENÇA E TABATINGA

a) PASSAGEM ENTRE SÃO PAULO DE OLIVENÇA E A COMUNIDADE DE VILA ESPERANÇA

Neste trecho a navegação apresenta uma das maiores limitações do rio Solimões. Os bancos mudam constantemente, apresentando uma das menores profundidades e restringe a passagem de navios de grande porte na época da seca. O canal muda de um ano para o outro sendo necessário conhecimento da região para executar uma navegação segura.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

b) ILHA DO WEIL

Passagem estreita e em constante mutação durante todo o ano.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

c) ILHA DO CAJARI

Passagem estreita e com pouca profundidade na época da seca.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

d) PASSAGEM DA FOZ DO RIO TACÃNA ATÉ A PONTA DE BAIXO DA ILHA TICUNA

Passagem estreita e em constante mutação durante todo o ano. Durante a seca apresenta pouca profundidade.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

e) ILHA DO ARARIÁ

Passagem estreita durante todo o ano e apresenta pouca profundidade durante a seca.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

f) PARANÁ DO ARAMAÇÁ

Canal novo. Neste trecho a navegação apresenta uma das maiores limitações do rio Solimões. Os bancos mudam constantemente, apresentando uma das menores profundidades e restringindo a passagem de navios de grande porte na época da seca. O canal muda de um ano para o outro sendo necessário conhecimento da região para executar uma navegação segura. Com o surgimento deste canal a passagem pela Costa da Guanabara e ilha do Cleto se torna desaconselhável.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

g) PORTO DE TABATINGA

Existência de “pedral” a jusante do Porto de Tabatinga, restringindo o canal na sua largura. Os navios de grande porte não podem fundear na direção do prolongamento da pista de pouso do aeroporto de Tabatinga.

A navegação nesta passagem deverá, preferencialmente, ser realizada com a luz do dia.

0501.3 – RIO ACRE

Durante as cheias é navegável até Brasiléia (Brasil) e Cobija (lado boliviano). Não se têm informações a respeito do lâmina d'água mínima. É aconselhável que se utilizem os práticos regionais locais para demandar o rio.

I) TRECHO ENTRE AS CIDADES DE BRASILÉIA E RIO BRANCO

O rio é bastante sinuoso, de pouco fundo, bastante barrento com salões e torrões em vários trechos até Rio Branco. Não se aconselha navegar sem prático, a não ser que se tenha perfeito conhecimento local. Do mesmo, modo não é conveniente a navegação noturna devido às inúmeras curvas, bastante fechadas, e ao tráfego de balsas que tomam quase todo o espaço para manobra do navio, principalmente descendo o rio. A melhor época para se demandar este rio é a segunda quinzena de fevereiro, devendo ser estabelecida a data máxima de se atingir a cidade de Rio Branco no dia 4 ou 5 de março, quando o rio está no regime de cheia, sujeito a repiquetes.

Nas águas altas (inverno), ou seja, no período de janeiro a maio, a lâmina d'água esperada é de 4,0m e no verão 0,80 m.

II) TRECHO ENTRE AS CIDADES DE RIO BRANCO E BOCA DO ACRE

No período das águas altas (janeiro a maio) a lâmina d'água máxima chega a 4,5 metros, dependendo do inverno, e no verão (dezembro), pode chegar a 0,90 metro.

Deve-se ter especial atenção aos paus, que podem provocar sérias avarias, e aos torrões.

Os sistemas de refrigeração de motores externos deverão ser verificados constantemente, pois a pouca profundidade associada com a elevada quantidade de lama podem parar a refrigeração e também os motores.

0501.4 – RIO BRANCO

a) TRECHO ENTRE A FOZ E A CACHOEIRA DE BEM QUERER, NO MUNICÍPIO DE CARACARAÍ

Com extensão de 237 milhas, o rio neste trecho varia a sua largura de 700 a 4.000 metros. Ocorrem marcantes variações de profundidade e encontram-se grandes praias e ilhas de areia grossa, que mudam constantemente de posição. O canal navegável é muito sinuoso. O fundo é de areia e rochas.

As águas são pouco barrentas, apresentando coloração clara, sendo boa para aguada.

O período de enchente nesse trecho de rio vai de abril a junho e o de vazante de setembro a março, sendo observadas profundidades variando de 5,0 a 2,0 metros. Os repiquetes ocorrem de 15 de julho a 15 de agosto, com uma variação de até 3,0 metros em Caracaráí.

A navegação no rio Branco não segue as regras gerais de "lixo" e "envolvente", pois o rio possui vários bancos em seu leito, formando um canal entre eles. Não há referências visíveis entre as guinadas de margem a margem e, por isso, é imprescindível o recurso de um prático.

Os pontos difíceis de passagem são os indicados abaixo, faltando-lhes a localização em distância na hidrovia. Para os práticos que conhecem a toponímia do local estes pontos servirão de guia:

- proximidades de Santa Maria do Boiuçu – existência de um colar de pedras bem à esquerda de quem sobe o rio, próximo a um furo;
- proximidades das ilhas de Mariri – existência de pedras entre elas e as ilhas Aliança e Japuri,;
- corredeiras de Caracaráí - A única passagem é pelo furo de Cujubim.

Outras passagens onde deverão ser tomados os maiores cuidados, sendo as mesmas consideradas "difíceis":

| Local: | Distâncias: |
|------------------------------|----------------------------------|
| - Ilha Muruaçu..... | 70 milhas da foz; |
| - Ilha Curuá..... | 110 milhas da foz; |
| - Ilha Catrimani..... | 134 milhas da foz; |
| - Ilha Veado-Capitari..... | 151 milhas da foz; |
| - Ilha Bom-Futuro..... | 178 milhas da foz; |
| - Ilha Inajatuba..... | 187 milhas da foz; e |
| - Costa do Vista Alegre..... | 6 milhas a jusante de Caracaráí. |

0501.5 – RIO GUAPORÉ

É um rio de regime adquirido, tranqüilo, contrário do Beni e Mamoré, também afluentes do rio Madeira. Sua margem esquerda é de terras altas, que vão diminuindo de altura, ao ponto de formar vastos pântanos.

As seguintes limitações e precauções à navegação devem ser observadas:

Profundidade máxima do canal:

- proximidade da boca – máxima de 15,0 metros e mínima de 1,50 metros;

- largura do rio: na estiagem de 500 metros e na cheia de 700 metros.

Os pontos mais notáveis como cuidados à navegação são:

Em Príncipe da Beira existe uma passagem difícil, visível em águas baixas pela visibilidade das pedras, devendo-se antes de se investir, tomar conhecimento do local. Fica a uma (1) milha a jusante do Forte, atravessando a foz do rio Itanomias;

Bancos de areia a 215 milhas abaixo do Destacamento das Pedras Negras, nas proximidades do riacho dos Tanguinhos; e

Entre a cidade de Vila Bela de Mato Grosso e a foz do Mamoré existem bancos de areia, árvores caídas e paus.

Durante o inverno, ou seja, durante três meses por ano, esse rio é navegável até a Vila do Mato Grosso, com lâmina d'água que pode atingir de 1,00 a 2,50 metros; no resto do ano somente até algumas milhas a jusante do Forte Príncipe da Beira, com uma lâmina d'água de aproximadamente 0,60 metro.

0501.6 – RIO IÇÁ

Na maior parte de seu percurso o rio apresenta características de rio de planície, muito serpenteado e com larguras variáveis. Na parte baixa do rio, principalmente no trecho situado no território nacional, há numerosos lagos nas margens, alimentados pelas enchentes.

É navegável por pequenas embarcações até 100 milhas da sua nascente. A largura na foz é de cerca de 700 metros, com grande quantidade de ilhas que encobrem parcialmente a entrada do rio; as mais importantes são: Cariris, Grande do Javari e a de Içá, que é notável de longe por um barranco de 20 metros de altura.

O período de cheia do Rio Içá está compreendido entre março e julho, mês em que normalmente inicia-se a vazante. O nível do rio baixa com rapidez, atingindo seu mínimo em fins de agosto.

Da foz até a cidade de Ipiranga-AM, numa extensão de aproximadamente 180 milhas, apresenta as seguintes profundidades:

- a) Período de águas altas: MAR/JUL, lâmina d'água esperada de 4,0 metros para mais; e
- b) Período de águas baixas: JUL/FEV, lâmina d'água esperada variável de 1,8 a 1,0 metros.

A montante de Ipiranga podem trafegar ainda embarcações com lâmina d'água esperada de 1,20 metros, de julho a outubro. A montante da povoação de calcaria a lâmina d'água esperada diminui para 0,6 metro.

Da embocadura do rio Cotubi até a sua barra a profundidade na cheia se mantém em torno de 2,0 a 5,0 metro. As larguras neste trecho variam entre 100 e 1500 metros, com alguns estreitamentos devido ao bloqueio causado pela deposição de material sólido.

PASSAGENS DIFÍCEIS: - Seguintes bancos de areia:

- Ilha das Galinhas – subindo, a partir do través da ponta de baixo da ilha, ir abrindo para bombordo, a fim de fugir do banco, até atingir 0,1 milha da margem no meio da ilha. Daí em diante acertar o rumo para pegar a enseada.

- Ilha Gamboa – subindo, guinar para bombordo, aproando ao Igarapé do Jaci. Pouco tempo depois abrir à enseada. A guinada é feita no través de árvores altas existentes no local e o rumo recomendado é 230° verdadeiros. Após ultrapassar o meio do rio, acertar o rumo para passar ao lado de uma ponta existente acima do Igarapé.

- Costa São Salvador – subindo, pouco antes da Ilha Ipiranga, na margem direita, estão as pedras do Ipiranga. A passagem pode ser feita no rumo 243° verdadeiros e na distância de 30 a 40 metros da ponta de baixo da ilha.

- Existe um processo de pesca ticuna que é o “fechamento” do canal com rede, tomando margem a margem do rio. A fixação dessas redes é feita em troncos quase sempre não visíveis, situados normalmente abaixo da linha d’água.

0501.7 – RIO JAPURÁ

É aconselhável a utilização de práticos regionais para navegar neste rio. A sua água não serve para fazer aguada sem tratamento necessário.

É conhecido como “rio das surpresas” pelos ribeirinhos locais, por não ter bem definido seu regime de águas, com repiquetes por apresentar bancos no meio do rio, que surgem questão de meses.

No trecho da foz à Vila Bittencourt o rio apresenta, em média, as seguintes variações de lâmina d’água esperada:

- Inverno - cheia de março a junho, com 4,0 metros de profundidade;
- Verão – seca de julho a fevereiro, com 1,20 metros de profundidade.

As datas de início de enchente e vazante variam de ano para ano. O quadro abaixo resume os dados estatísticos dos últimos anos:

| DATAS MÉDIAS | SITUAÇÃO | LÂMINA D’ÁGUA ESPERADA |
|--------------------|--------------------|------------------------|
| 10 a 15 de abril | início da enchente | 2,0 metros |
| 15 a 25 de junho | cheia máxima | 6,0 metros |
| 10 a 20 de julho | início da vazante | 6,0 metros |
| 05 a 15 de outubro | seca máxima | 2,0 metros |

As limitações à navegação, quanto aos pontos críticos de passagem, são as seguintes:

- Passagem entre a ilha Japurá e Ibadá, na foz do rio – deve-se navegar bem próximo da ilha de Japurá. Existe banco de areia que praticamente une as duas ilhas;
- Praia do Saraiva, a montante da localidade de Japurá – existe um canal mais profundo entre a ilha e a costa do Sacadura, onde estão duas casas como ponto notável. A continuação do canal se dá ao passar pela ilha Canaúí, numa distância de aproximadamente 0,5 milha;
- Margem oposta à localidade de Limoeiro – existência de grande banco;
- Passagem entre a ilha Pascoal e Ressaca do Panema – para se atingir a boca do Buá-Buá ou Puapuá, deve-se navegar a meio canal entre a ilha Pascoal e a costa da Ressaca do Panema;
- Passagem entre a costa do Anacho e a ilha Macueiro – existência de banco de areia;
- Passagem entre as ilhas de Mainá e do Ferreira – existência de banco perto de Mainá; a melhor passagem é próxima a ilha do Ferreira;
- Ilha do Mainá – passar à meia distância da ilha, tendo em vista a acumulação de areia nas suas proximidades;
- Travessia entre as ilhas Grande de Meriti, Pernambuco e Mainá – procurar passar a uma distância mínima da ponta da ilha do Mainá;
- Costa do Carrapato – passar próximo a ilha do Carrapato, onde as profundidades são maiores;
- Travessia pela costa da ilha Igualdade e as três ilhas do Taboleiro do Flexa deve ser iniciada, na subida, a uma distância de 1 milha da maior das três ilhas, a fim de se passar na distância mínima dela de 0,3 milha. As profundidades encontradas são superiores a 10 metros;
- Passagem entre as ilhas Turiaçu e Tamandaré – não existe mais; profundidade média local é de 1,5 metro. Foi levantado e encontrado novo canal por fora da ilha do Turiaçu e bem próximo da mesma (distância média de 0,8 milha) com profundidade entre 9 e 11 metros, com rumo aproximado 260°.

- Travessia entre a costa do Mamuri, ilha do Silva, costa da Mangueira e ilha Suquira
- Nesta passagem é preciso ter cuidado face à existência de um enorme banco no centro do rio. Ao aproximar-se da ilha Suquira, no fim da costa do Mamuri, deve-se aproar a ilha mais próxima à ilha do Silva e usar a regra de contornar a enseada, encontrando-se então, profundidades variáveis entre 6 e 13 metros, numa distância aproximada de 0,15 milha das ilhas até atingir a costa da Mangueira;
- Junto à ilha da Suquira, na altura da ilha do morcego, passa-se a uma distância de 0,1 milha e obtém-se profundidade de 4 a 5 metros;
- Na extremidade sul da ilha da Lorena existe um enorme banco. Aconselha-se a iniciar a travessia para a costa do Morcego a uma distância da ponta desta ilha de 1,45 milhas, tão logo ultrapasse a ilha do Arapanan;
- Acima da ilha Lorena está a ilha Cujubim e entre esta ilha e a costa está marcada a profundidade de 2 metros (distância de 370 metros). Passa-se a 0,15 milha da margem;
- Na área entre a ilha Maguari e a real ilha Cujubim não é mais possível a passagem pelo Furo das Cobras, estando o novo canal entre as ilhas das Panemas e Maguari, bem próximo desta (d=1,20 milha) com rumo aproximado de 320° para a travessia;
- Após a passagem do marco fronteiro entre Brasil e Colômbia, ao atravessar para o lado brasileiro, deve-se manter uma distância mínima da margem de 0,15 da milha até chegar à ilha da Catuá.

0501.8 – RIO JAVARI

É um rio sinuoso que segue as leis da envolvente e envolvida. Não existem ilhas nem passagens consideradas difíceis. O que prejudica, em parte, a sua navegabilidade é a sua sinuosidade (curvas fechadas – algumas invertendo o curso de 180 °) e o estreitamento a medida que se vai subindo o rio.

Seu fundo é de areia e tabatinga. Sua água é clara na seca e barrenta nas cheias. Presta-se a aguada somente com estação de tratamento.

O rio é navegável com segurança até Palmeira com uma lâmina d'água esperada de até 3 metros, em qualquer época do ano.

Regime das águas:

Cheia - início - em novembro;

fim - em abril/maio;

Seca - início - em junho;

fim - em novembro.

Lâmina d'água esperada na seca - até Estirão do Equador - 6 metros; e

- até Palmeira - 3 metros.

Quanto aos limites à navegação e aos pontos críticos de ultrapassagem são as seguintes informações sobre o referido rio:

a) A largura varia da seguinte forma:

Da foz até o rio Curuçá -..... 200 metros aproximadamente;

Do rio Curuçá até o rio Galvez..... 79 metros aproximadamente;

Do rio Galvez ao rio Bathan..... 70 metros aproximadamente;

Do rio Bathan acima..... 40 metros aproximadamente.

b) Da foz até Palmeiras são seguintes os pontos que demandam cautela:

Da foz até Benjamim Constant, após a cheia de 1976, o canal ainda se encontra indefinido;

Cachoeira do Queiroz – Salão “Cachoeira”, a aproximadamente 45 milhas da foz;

Prainha – passagem com pedra na margem – a única até hoje constatada;

São Raimundo e Boa Fé – curvas fechadas;

Voltas do Arari e do Arrombado – cheias de paus fincados;
A aproximadamente 200 milhas da foz, temos um sacado, que já dá passagem, e que em breve será o caminho do rio;

Na milha 265 o sacado de Nova Olinda – encontra-se fechado;

Na milha 290 o antigo sacado agora é o canal do rio;

Sacado Tira na Bóia – milha 315; e

Sacado Trampa – milha 353, agora é o canal do rio.

0501.9 - RIO JURUÁ

a) Características da hidrovia:

São considerados trechos do rio de interesse para a navegação o médio e o alto Juruá.

O médio Juruá compreende o trecho da confluência do Rio Tarauacá à confluência do Rio Breu, com uma extensão de 690 milhas. A partir deste trecho é considerado como rio de planície.

O baixo Juruá compreende o trecho da foz até a confluência do Rio Tarauacá, com uma extensão de 474 milhas.

O Rio Juruá é o rio mais sinuoso da Bacia Amazônica. Seu leito sofre grandes mutações e o nível das águas altera-se devido aos repiquetes rápidos.

A largura média do trecho entre sua foz e a do Rio Tarauacá é de 140 metros; nos estirões varia de 100 a 120 metros e nas curvas acentuadas entre 80 a 120 metros.

A variação do nível das águas na foz do rio, entre uma enchente e a vazante consecutiva, pode atingir de 8 a 16 metros.

Subindo o rio, a partir da cidade de Eirunepé, as dificuldades de navegação aumentam, devendo-se ter atenção ainda aos inúmeros troncos espetados nas margens.

É um rio novo, constantemente em busca de seu leito definitivo. A sinuosidade dá margem à formação de inúmeros sacados que vão alterando o curso do rio e criando novos caminhos. Deve-se ter muita atenção para não se sair da calha principal e entrar num sacado não mais navegável.

Devido ao estreitamento, o trecho de navegação mais difícil é o que vai de Monte Lígia até Porto Walter.

As águas do Rio Juruá são brancas ou barrentas, dependendo da estação das chuvas.

O fundo é em grande parte de sua extensão de lama.

Devido a sua pouca largura e a quantidade de chuvas rápidas e freqüentes ao longo de todo o rio, principalmente acima de Eirunepé, a velocidade do rio varia muito, podendo chegar a 5 nós, dificultando muito a navegação na área, requerendo grande conhecimento e habilidade para garantir uma navegação segura.

b) Aspectos de Navegação:

1) da foz a Eirunepé:

- neste trecho, de aproximadamente 900 milhas, pode-se navegar mais facilmente, embora também exija cuidados especiais devido a sua sinuosidade e aos troncos que descem o rio no meio do lixo. Pode-se navegar à noite, embora não seja recomendável.

- Todos os trechos assinalados como pedras são passados sem perigo algum e com bastante fundo.

2) de Eirunepé a Porto Walter:

- evitar viagem noturna. As curvas são fechadas e o rio estreito. Este trecho tem aproximadamente 480 milhas. São muitos os troncos. Ter atenção aos repiquetes. Deixando de chover um dia o nível do rio pode baixar em cerca de dois metros. Tem que ser levado em consideração esta última observação sempre que se demandar esse trecho.

- O trecho entre Cruzeiro do Sul-AC e Porto Walter só pode ser navegado na cheia, sendo muito estreito e com forte correnteza.

- Na época da cheia é possível chegar-se ao rio Breu na fronteira, devendo-se, entretanto, tomar-se todas as precauções apontadas anteriormente.

c) Limitações à navegação quanto a época do ano:

- A situação de regime das águas é a seguinte:

Época de enchente: de fins de outubro a março;

Época de vazante: de abril a outubro.

- da foz à Eirunepé, na enchente, a lâmina d'água esperada máxima é de 5,0 metros, e navios ou comboios com até 60 metros de comprimento.

- de Eirunepé até Cruzeiro do Sul, 4,0 metros (2,0 metros na seca), com restrição de comprimento (45 metros).

d) Limitações à navegação quanto aos pontos críticos de passagem:

Na navegação deve-se sempre observar a lei da envolvente. São os seguintes os pontos onde o navegador deverá atentar com maior cuidado para sua navegação:

- Rio Breu – 100 milhas da foz – estreitamento. O Paraná do Breu não dá mais passagem;

- Paraná do Macaco – 115 milhas da foz – estreitamento;

- Barreira do Japó – 166 milhas da foz – pedras. Deve-se navegar do meio do rio para a margem esquerda;

- Barreira do Barucuru – 210 milhas da foz – pedras. Navegar do meio do rio para a margem esquerda;

- Taititu – Curva fechada;

- Paraná do Juruapuca – 323 milhas da foz – estreitamento;

- Gavião – 375 milhas da foz – curva fechada;

- Boca do Juruá – 448 milhas da foz – praia alta – fazer curva próximo a margem direita;

- Montesuma – 471 milhas da foz – navegar no meio do rio – pedras na margem direita;

- Paraoá – 509 milhas da foz – pedras. Navegar junto a margem esquerda; e

- Pedras do Chibauá - 595 milhas da foz – pedras. Navegar do meio do rio para a margem esquerda.

0501.10 – RIO JUTAÍ

a) Características da hidrovia:

Tem na foz 1,5 milhas de largura, reduzindo um pouco a medida que se vai penetrando no rio, aproximadamente 2 milhas.

Nas primeiras dez milhas a partir da foz, na época de cheia, torna-se difícil a pequena distância distinguir qual o curso verdadeiro do rio, tal a quantidade de ilhas, lagos e paranamirins. Esta situação mantém-se até o Rio Biá.

b) Aspectos da Navegação:

Até a foz do Rio Mutum não existem problemas à navegação, sendo a profundidade acima de 4 metro, inclusive na seca.

O alto Jutaí, da foz de Mutum para o sul, é estreito e cheio de curvas e, apesar de razoavelmente fundo, o canal é estreito, tem muito paus fincados e a correntada é de aproximadamente de 2 a 3 nós.

c) Limitações da navegação quanto a época do ano e a lâmina d'água esperada:

- O período de secas ocorre de maio a outubro, com repiquetes em dezembro.

- Paranairim Grande- banco de areia, dando na seca 2,0 metros de água;
- Paranairim Bônia – 3,0 metros de água na seca.

0501.11 – RIO MADEIRA

a) Características da hidrovia:

O rio divide-se em dois trechos: Alto e Baixo Madeira. O Alto Madeira compreende o trecho desde a confluência dos rios Beni e Mamoré, seus formadores, até a cachoeira de Santo Antônio, próxima a Porto Velho. Este trecho é repleto de cachoeiras e corredeiras, não permitindo a navegação. O Baixo Madeira inicia-se na Cachoeira de Santo Antônio e vai até a sua foz, no Rio Amazonas.

Possui forte correnteza em qualquer época do ano, paus fincados nas margens e em seu leito, pedras não determinadas com precisão, lixo em qualquer época do ano (maior quantidade em maio), tudo isto torna-o um rio peculiar da região.

Só se deve fundear neste rio se não houver possibilidade de atracação no barranco, pois o leito é rochoso. Se necessário, deve-se fazê-lo as “sombrias” das curvas envolvidas e sempre com boa quantidade de amarra.

b) Aspectos da navegação:

O rio tem Cartas de Navegação emitidas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação e possui sinalização nas margens, embora bem deficiente.

Em determinados trechos há ocorrências de redemoinhos que chegam a tirar o navio do seu rumo, obrigando um governo seguro e atencioso. Apesar de ser navegável até Porto Velho em qualquer época do ano, deve-se evitar a navegação durante os meses de setembro e outubro, período de seca extrema.

A largura do rio é de normalmente um (1) km.

Nas estiagens aparecem bancos de areia que mudam de posição por ocasião das enchentes. A lâmina d'água esperada nos meses de águas baixas é de 2,0 metros.

O regime das águas do rio é composto de 3 períodos distintos e existe o fenômeno do “repiquete”, geralmente no mês de outubro, quando ocorre uma variação de nível de aproximadamente 3 metros.

A amplitude de variação de nível entre a estação das cheias e das águas rasas é de 14 metros.

O Rio Madeira é de leito permanente (não muda com a estação das cheias), o canal, porém, sofre modificações.

Em decorrência do perigo que representa a existência de pedrais e paliteiros em determinados trechos da hidrovia, mais o fato das modificações que ocorrem no canal, é necessário que as embarcações, ao trafegarem pelo Rio Madeira, possuam a bordo pessoal com bastante experiência e conhecimento prático quanto a essas peculiaridades.

c) Limitações à navegação quanto a época do ano:

O regime das águas no Rio Madeira pode ser assim descrito:

Outubro - mês em que o rio começa a encher;

Março - atinge o nível máximo;

Abril - inicia a vazante.

A lamina d'água esperada, de acordo com a época do ano, é a seguinte:

Março a maio - 6,8 metros;

Dezembro a fevereiro - 5,0 metros; e

Outubro a fim de dezembro - 2,0 metros.

d) Limitações à navegação quanto aos pontos críticos de passagem;

- Proximidades da Ilha do Capitari – existência de banco de areia;

- Ilha das Pripioacas – 70 milhas da foz – sumiu, existindo apenas vestígios da mesma na sua parte jusante;

- Carta P4502A, em frente à ponta do Castanhal, existe uma pedra de verão no meio do rio. Passar encostado na costa do Trocanã. As pedras vão desde Castanhal até Borba;

- Pedras do Acará – Após Borba, existem pedras na margem direita, desde a ponta a montante da Ilha de Borba até o Igarapé Acará. Algumas afastadas da margem. O canal está no paraná do Guajará, a 97 milhas da foz;

- Boca do Retiro – 120 milhas da foz – pedras. Navegar no meio do rio;

- Ilha do Maripiti – 125 milhas da foz – existência de bancos de areia móveis;

- Ilha dos Ganchos – 138 milhas da foz – a boreste dela, principalmente acima de Floresta, existência de pedras, próximas à margem e a meio do rio;

- 0,4 milha a jusante da localidade de Vila Nova Estrela, a 180 milhas da foz, existe uma pedra de verão quase a meio do rio, um pouco para a margem direita. Passa-se encostado na margem esquerda;

- Pedras, a 180 milhas da foz, na costa do Tabocal, na margem direita;

- Pedras entre Fortaleza e o Paraná das Ararás, na carta P4503B, situadas no meio do rio.

O caminho de verão é sinuoso, entre as pedras;

- Pedras de Barreirinha – a 196,5 milhas da foz, situadas na margem direita;

- Pedras do Uruazinho – a jusante da Ilha do Uruá;

- Pedras do Uruá Grande – a 205 milhas da foz. Utilizar o Paraná;

- Ilha do Uruá – existência de pedras;

- Ilha do Genipapo – a 240 milhas da foz – existência de pedras;

- Pedras do Espírito Santo – nas barreiras vermelhas e a montante e Bom Malcher, existe um pedral a 30 metros da margem direita;

- A montante da localidade de Vencedor existem pedras de verão a cerca de 0,06 milha da margem esquerda;

- Manicoré – banco em crescimento. Existe uma alternância de canal principal em frente a Manicoré, passando-se entre a ilha sem nome e a margem esquerda, sendo o menor fundo 8 metros;

- Da Costa do Currealinho até a cidade do mesmo nome existem pedras na margem direita.

Em frente a Verdum passa-se a menos de 20 metros da margem esquerda para se safar das pedras que ficam em frente à localidade;

- A cerca de uma milha a montante de Enseada existem pedras na margem esquerda;

- A cerca de 0,5 milha do Furo Matupiri existem pedras na margem esquerda. Logo a montante do Furo existe um banco;

- Em frente a Ilha de Riachuelo existe pedra bem afastada da margem esquerda;

- Nas proximidades do Rio Capanã, a 311 milhas da foz, existem pedras e banco de areia;

- Passagem de Miraci a Enseada das Onças: A correntada que vem do rio Capanã e redemoinhos, tendem a jogar o navio em cima do banco da curva da costa do Mato Verde. Utilizar o Paraná das Onças;

- Pedras entre a Vila Mamorés e a Vila Democracia;

- Entre a boca do Paraná das Onças e a Enseada do Curuçá existem várias pedras, sendo o caminho de verão sinuoso entre elas;

- Banco a meio do rio, 2 milhas a jusante da Ilha dos Marmelos. O caminho de verão é encostado à margem esquerda. No entanto, entre a ilha dos marmelos e a margem esquerda existem várias pedras, além das da margem direita e a meio do rio. É a passagem mais perigosa e onde tem naufragado diversas pequenas embarcações;

- Paraná do Rio Marmelo – a 352 milhas da foz – existência de madeiras submersas;
- Ilha dos Baianos – pedras – o Paraná do Paliteiro deve ser navegado com a máxima prudência, pois, como o nome diz, são inúmeros os paus nele fincados;
- Ilha de São Domingos do Itapuru – a montante da ilha existe um grande banco;
- Proximidades de Santa Catarina – pedras em frente do Marmelo, a 349 milhas da foz;
- Enseada Pouso Alegre – banco e pedras nas margens;
- Paraná do São Raimundo – bancos móveis de areia e pedras;
- Enseada São Raimundo – pedras na margem esquerda;
- Puruzinho – a 430 milhas da foz – pedras em frente;
- Petrópolis – a 434 milhas da foz – pedras em frente
- Paraná do Flexal – só da passagem na cheia;
- Paraná do Fausto ou Cuiabá – pedras em ambos os lados da entrada do paraná;
- Localidade de Papagaio – a 499 milhas da foz – cruzar para a margem esquerda, abrindo do banco que se estende a montante e a jusante de São José. Não encostar a menos de 0,05 milha da margem esquerda devido a pedras existentes nesta margem;
- Boca do Tucunará – a 563 milhas da foz – existência de extenso banco de areia a meio do rio e pedras na margem direita;
- Pedras de Belmonte – a 575 milhas da foz – aparecem no inverno;
- Porto de Boa Vitória – a 589 milhas da foz – existência de remansos e bancos de areia junto à margem esquerda;
- Ilha das Três Casas – a 593 milhas da foz - pedras. Utilizar a Costa do Retiro; e
- Ilha do Tamanduá – a 604 milhas da foz – existência de bancos de areia estreitando a passagem.

0501.12 – RIO MAMORÉ

a) Características da hidrovia:

Rio andino rápido, turbulento, com saltos bruscos, é engrossado por inúmeros formadores, dentre os mais importantes é o Mamoresito (lehilo).

b) Aspectos da navegação:

O Rio Mamoré é navegável durante todo o ano, desde Guajará-Mirim, do terminal da antiga estrada Madeira-Mamoré, até a confluência do Chimoré (afluente esquerdo do Mamoresito) com o Mamoresito.

c) Limitações quanto à navegabilidade:

A profundidade mínima até hoje verificada do canal na estiagem é de 0,75 metro. Sua largura média no verão é de 295 metros. Na sua parte encachoeirada chega a atingir 2000 metros de largura.

Começa a encher na primeira quinzena de outubro. A estação das chuvas fortes vai de janeiro a março, subindo o rio até abril, quando atinge seu máximo. Nessa época chega a atingir, por vezes, de 3,0 a 7,5 metros de profundidade. A estação da vazante é de junho a agosto.

d) Limitações à navegação quanto aos pontos críticos de passagem:

Bancos de areia que se alastram por toda extensão e troncos.

0501.13 - RIO NEGRO

a) Características da hidrovia:

O Rio Negro pode ser dividido em quatro partes distintas para navegação:

1) Trecho entre a foz e a cidade de Novo Airão – com extensão aproximada de 134 milhas, com largura variando entre 3,0 a 24,0 km. O mesmo ocorre com a profundidade, que varia de 3,0 a 60,0 metros. Existe nesta parte inúmeras ilhas e, conseqüentemente, diversas passagens possíveis à navegação.

2) Trecho entre a cidade de Novo Airão e a foz do Rio Branco – com 53 milhas de extensão aproximadamente. Neste trecho o rio corre num leito mais regular e não apresenta problemas de navegabilidade para práticos experimentados.

3) Trecho entre a foz do Rio Branco e a cidade de Camanaus - com 244 milhas de extensão. A largura do rio também é irregular neste trecho, podendo variar de 1,0 a 18,0 km (Barcelos). As profundidades variam ao longo do trecho de acordo com a época do ano. Não é aconselhável passar por este trecho sem um práctico experimentado;

4) Trecho entre Camanaus, São Gabriel da Cachoeira e Cucuí – com 131 milhas de extensão. Nenhum barco deve navegar sem profundo conhecimento da região.

O Rio Negro, no trecho compreendido entre Manaus e Novo Airão é repleto de ilhas, mais de oitocentas, conhecidas como “Arquipélago de Anavilhanas”, sendo o maior arquipélago fluvial do mundo. Neste trecho é muito difícil reconhecer as margens. As ilhas são longas e estreitas, confundindo o navegante, que deverá navegar seguindo os croquis e evitando a travessia noturna pelo meio das ilhas quando não tiver conhecimento profundo da área. Devido a sua beleza e a curiosidade dos turistas várias embarcações se perderam na região.

A variação do nível das águas entre a cheia e a vazante é de 6,0 a 8,0 metros. O Rio Negro é o mais importante rio da rede fluvial brasileira que possui águas negras. A água é escura mas limpa e boa para aguada, desde que colhidas acima das vilas e povoados.

Da cidade de Novo Airão até Camanaus o rio apresenta um leito de areia e pedras, oferecendo grande risco à navegação para aqueles que estão investindo pela primeira vez.

No trecho acima de Camanaus o rio é típico de corredeiras, sendo possível navegar somente com embarcações com motores de grande potência e alta velocidade, capaz de superar a correntada, que chega a tingir aproximadamente 13 nós.

b) Limitações à navegação quanto á época do ano:

Tendo em vista o rio atravessar várias regiões fisiográficas com características climáticas peculiares, a época das cheias ou das secas não ocorre ao longo de todo o trecho. Assim, como regra geral, podemos dizer que o rio começa a encher, na sua parte alta, dois meses antes do Rio Amazonas, isto é, outubro/novembro, e a vazante também ocorre com essa antecedência.

A meio trecho, nas proximidades de Barcelos, os estados de cheia máxima e seca coincidem com as épocas das mesmas nas proximidades de Manaus.

Assim, apresenta-se, estatisticamente, um quadro resumo da lâmina d´água esperada:

| Trecho do Rio | Enchente | Vazante | Lâmina máxima d´água esperada | Lâmina mínima d´água esperada |
|-------------------------------------|-----------------------|---------------|-------------------------------|-------------------------------|
| São Gabriel da Cachoeira à Camanaus | Novembro/ Dezembro | Maió/ Junho | 1,5 metros | desconhecida |
| Camanaus à Moura | Dezembro / Janeiro | Junho/ Julho | 5,0 metros | 1,0 metros |
| Moura à foz | Janeiro/ Março | Julho/ Agosto | 10,0 metros | 3,0 metros |

Os repiquetes ocorrem nas seguintes épocas:

Novo Airão - meses de novembro e dezembro;

Barcelos - meses de novembro e dezembro; e
Santa Isabel - meses de janeiro e abril, com variação de até 2,0 metros diários.

c) Limitações à navegação quanto aos pontos críticos de passagem:

Como o rio é coberto por croquis até a cidade de São Gabriel da Cachoeira e o seu leito é de natureza rochosa e areia, poucas mudanças ocorrem acima da cidade de Novo Airão, sendo de grande segurança navegar utilizando-os.

Das principais limitações até aquela cidade, relacionam-se as seguintes:

- Ilhas Guaribas – próxima à foz do Rio Branco – existência de grande laje. Recomenda-se passar a cerca de 50 metros da margem direita, mantendo-se nessa distância até o través da Ilha Guaribas, quando então pode-se aproar à foz do Rio Branco. Outra alternativa é contornar toda a enseada a partir da costa Cururu, pela margem esquerda até a foz do rio Branco.

- Ponta Temedauí – fundo de pedra que pode chegar a 1 metro.

- Paraná de São Tomé – muitas pedras.

- Passagem Tapuruquara – Bom Jardim – correntada muito forte;

- Passagem da Ilha do Abadá – a maior dificuldade ocorre quando se desce o rio. A curva para entrar no paraná é bastante fechada e tem uma ponta de pedra que avança para o canal. Existem duas possibilidades de passar pelo Abadá: uma cruzando o rio de uma margem a outra, logo após a saída do paraná; a segunda, melhor para quem desce, conservar-se sempre junto à margem direita do rio até entrar no paraná a boreste, porém esta alternativa só é exequível com o rio na cheia ou com meia água. Essa passagem é considerada pelos conhecedores do trecho Tapuruquara/Camanaus, como a mais difícil de todas.

- Passagem do Massarabi – trecho perigoso, com 5 milhas de extensão, com inúmeras pedras em todo o percurso, porém relativamente reto. A água corre forte numa passagem particularmente estreita, cerca de 13 metros, entre duas pedras, formando redemoinho e pontas d'água que desgovernam as embarcações. É mais perigoso na subida do rio, pois a embarcação tem que vencer o rebojo ocasionado pelas pedras antes da passagem por elas propriamente ditas. Na descida é mais fácil.

- Passagem da Ilha do Pinto – curto trecho que se tem que navegar sinuseando para vencer três pedras que ficam no meio do canal;

- Proximidade de Camanaus – a partir de 10 milhas a jusante de Camanaus, durante o período da seca, é muito difícil navegar em meio a grande quantidade de pedras que ficam no leito do canal, tendo ocorrido diversos acidentes com empurradores e balsas. Na época das cheias as embarcações passam por cima das pedras. Entretanto, nenhuma embarcação deverá navegar nesta área sem profundo conhecimento da mesma, face o grande risco de colidir com uma pedra submersas e da alta correntada .

- Acesso à São Gabriel da Cachoeira – só pode ser feito vencendo-se as corredeiras de Camanaus e montando-se as passagens do Tihana (correnteza de aproximadamente 10 nós) e do Furnas (forte correntada e trecho em curva) . Esse percurso tem uma extensão total de cerca de 10 milhas e, devido a força das águas e às curvas, a maioria das embarcações de linha e os comboios fica em Camanaus, de onde parte a estrada de 23 km até a cidade de São Gabriel da Cachoeira. Subindo o rio, próximo a margem esquerda, logo a uma milha do porto de Camanaus, cruza-se o rio até a metade de sua largura, contornando uma ilha, para em seguida voltar a margem esquerda, subindo as corredeiras. A correntada de aproximadamente 7 nós, mas que pode chegar quase ao dobro na época das cheias, o rebojo e pontas d'água que se formam, tornam muito difícil o governo das embarcações. Ultrapassa-se com máquinas adiante toda força, sendo que, em determinadas ocasiões, a embarcação pode apresentar banda para os bordos devido ao forte rebojo, contornando-se a ilha no meio do rio. A montante das corredeiras de Tucubá, a existência de pequenas ilhotas de pedra e pedras submersas, obrigam o navegante a alterar constantemente o rumo da embarcação. Estas alterações freqüentes de rumo tornam-se muito difíceis devido à força da água que desce e aos rebojos e rodamosinhos que se formam.

Já próximo de São Gabriel da Cachoeira, a passagem Furnas, junto à margem esquerda do rio, apresenta as mesmas características e as mesmas dificuldades das corredeiras de Tucubá. É estreita, com cerca de 80 metros entre a margem e as pedras, tendo-se que ultrapassá-la com a máxima força. Descendo o rio é mais difícil a navegação, principalmente na passagem de Furnas, onde a correntada pega a embarcação pelo través, obrigando a embarcação a efetuar guinadas bruscas para manter o governo.

0501.14 - RIO PURUS

a) Características da hidrovia:

O Rio Purus é um rio de baixada, sendo dividido em três partes:

Alto Purus – das cabeceiras até a foz do rio Acre em Boca do Acre, com extensão de 791 milhas;

Médio Purus – da foz do rio Acre até a foz do rio Ituxi, com 470 milhas de extensão e excessiva sinuosidade; e

Baixo Purus – da foz do rio Ituxi até a foz do Purus no Rio Solimões, com 535 milhas de extensão .

Os trechos de interesse à navegação são o Médio e o Baixo Purus. Nesses trechos o rio é muito sinuoso e muda o leito freqüentemente. Ocorrem profundas modificações do leito após as cheias. O canal navegável modifica-se portanto de maneira sensível. Após enchentes o rio fica obstruído por árvores caídas. Antigos canais do rio, isolados, formam lagos ao longo do mesmo de beleza extraordinária. O rio forma bancos por não ter forças para transportar quantidades de terras argilosas provenientes dos desmoronamentos.

A foz do rio é em forma de delta, com muitos canais e furos.

A água do rio é branca ou barrenta e o leito é de barro ou lama e pedras em alguns trechos. Determinados trechos, dependendo da época do ano, apresentar cor cinza ou preta, sofrendo influência de seus afluentes maiores.

Obedece a lei da envolvente em quase todo o seu percurso até o Estado do Acre, aumentando a sinuosidade no Médio Purus.

É possível fazer aguada em alguns trechos ou em alguns afluentes de águas claras ou escuras.

Os croquis existentes dão relativa margem de segurança para à navegação até a cidade de Lábrea. De Lábrea a Boca do Acre os perigos são maiores devido as grandes mudanças dos canais e leito do rio.

É necessário a utilização de práticos locais para subir o rio além de Lábrea.

b) Limitações à navegação quanto à época do ano:

O regime das águas no Médio e Baixo Purus varia aproximadamente da seguinte forma:

| Situação | Médio | Baixo | Lâmina d'água média |
|--------------------|-------------|----------|---------------------|
| Início da enchente | 15 novembro | dezembro | 2,0 metros |
| Cheia máxima | 15 abril | maio | 5,0 metros |
| Início vazante | 15 maio | julho | 5,0 metros |
| Seca máxima | 15 outubro | novembro | 2,0 metros |

c) Limitações quanto aos pontos críticos de passagem:

- Praia do Jacaré – pedras a meio rio – passar a 10,0 metros da margem direita. Reduzir um pouco a velocidade como precaução;

- Entre Jari e Jacaré – pedras – deve-se navegar a meio do rio, onde apresenta boa profundidade;

- Pedra a montante de Aracati – passar a 90 metros da praia;

- Pedras do Pupunha – navegar próximo a margem direita;
- Pedras do Castanha-Membeca – existem pedras nas duas margens;
- Pedras de Itaituba – existe um casco soçobrado junto à margem esquerda do rio e na direita pedras;
- Praia de Sepatini – no estirão entre o tabuleiro do Sepatini e a localidade de Sepatini deve-se seguir o rio até a metade da praia de Sepatini, pouco antes das pedras de verão, cerca de 130 metros, passando, após isto, a navegar entre o meio do rio e a praia. Ao passar o povoado, manter-se junto à margem direita, pois na outra margem existem troncos fincados;
- Vila do Amparo – pedras de verão – passar a noventa metros da praia;
- Praia América – navegar um pouco mais afastado do barranco onde estão as pedras. A meio do rio é o ideal;
- Cocheira do Hilário – as pedras estão no meio do rio. Deve-se navegar bem próximo à praia;
- Pedras a montante da Cachoeira do Hilário – navegar no meio do rio para a margem direita;
- Pedras do remanso da Pitombeira – todas elas ficam na margem esquerda do rio, dando passagem junto à margem direita. O barranco vermelho as assinala. Mesmo no inverno observa-se o rebojo;
- Pedras a montante da localidade de Arudá – próximas à margem direita – navegar do meio do rio para a margem esquerda;
- Pedras de Searim – 1,5 milhas a jusante de Searim. Navegar sempre a meio rio, do início da praia até Searim;
- Pedras de Pacoval – navegar colado à margem direita. As pedras estão no meio do rio e pode ser que haja passagem pela margem esquerda. Observa-se rebojo no inverno;
- Pedras Cachoeira do Ajuricaba – pedras na curva da margem esquerda até o meio do rio. Navegar junto a margem direita;
- Praia do Gado – as pedras de verão estão a meio do rio. Pode-se navegar junto à praia ou colado ao barranco;
- Boca do Lago São Sebastião – Existe uma grande pedra no meio do rio. Navegar próximo à praia;
- Estirão Lafaiete – Pedras na margem direita. Navegar bem a meio do rio, aproximadamente a 2,5 milhas do igarapé da Água Preta;
- Baía das Sete Bocas – são sete alternativas para navegação, oriundas de dois sacados, sendo que a correta é o caminho direto que dá acesso, do outro lado, à foz do Rio Inauini, para quem sobe o rio;
- Pedras em Santa Cruz do Alegrete – é necessário a maior atenção possível, pois cerca de 200 metros a jusante de um barranco com telhado de zinco estão localizadas várias pedras; uma na margem direita e outras a meio rio. A passagem deverá ser feita com a embarcação colada à margem direita, a uma distância de 30 metros da margem;
- Pedras do Igarapé Preto – existem pedras junto da margem esquerda e junto da margem direita, localizada na curva. Navegar a meio rio e ter muita atenção, pois a curva é muito fechada;

0501.15 – RIO PARANÁ DO RAMOS E URARIÁ – RIO MAUÉS

a) Características das Hidrovias:

São regulados pelos rios Amazonas, Madeira, Maués, Canumã e Abacaxis.

Acompanham o regime desses rios, principalmente do Amazonas. Cheia de maio a junho e extrema seca de setembro a outubro.

O Paraná do Ramos liga a Vila Amazônia, 5 milhas a jusante de Parintins, até a ilha do Panuma, 30 milhas a jusante de Itacoatiara. Nas cheias, a utilização desse paraná diminuirá a distância a ser percorrida, tendo em vista a quantidade de lixos, troncos que descem pela calha principal, bem como a correntada. Na seca, no trecho do Urariá até a calha principal, não é navegável por embarcações, apresentado uma lâmina d'água com aproximadamente 0,60 metro.

Do Paraná do Ramos se vai até o rio Madeira, utilizando-se o Paraná do Urariá, que recebe águas dos rios Maués, Abacaxis e Canumã. Entretanto, na seca não se consegue atingir o Madeira, pois o Urariá, nas proximidades dele, é muito estreito (80 metros) e normalmente vira praia.

O rio Maués, de águas pretas, presta-se para a aguada, ficando o local duas milhas a montante de Maués. Deve-se ter muita atenção ao demandar Maués a partir do Urariá, pois na seca é estreito e existem pedras na margem direita do rio, e o banco, no lado esquerdo do canal, se estende em direção a este.

Do Paraná do Ramos se atinge também o Amazonas pelo Paraná do Limãozinho, que sai a montante de Parintins e só é navegável por embarcação de médio porte.

Na boca desse paraná, no Paraná do Ramos, são encontradas as menores profundidades (2 metros) de todo o trecho.

0501.16 – RIO URUCU

a) Características da hidrovia:

Trata-se de um rio muito estreito, pouco profundo, extremamente sinuoso e com inúmeras curvas de pequeno raio de curvatura;

Possui grande número de troncos submersos e grande quantidade de vegetação aquática no seu leito;

Apresenta um sistema de balizamento deficiente, tanto no próprio rio, como no lago de Coari; e

Atualmente, devido à construção do Oleoduto, a quantidade de embarcações que transita pelo rio é pequena e, normalmente, a serviço da PETROBRAS.

b) Normas para tráfego no rio Urucu:

Constituição do comboio empurrador/ balsa:

O comboio deverá ser formado por um empurrador e apenas uma balsa de até 500 (quinhentas) toneladas, com as dimensões máximas de 60 (sessenta) metros de comprimento e 15 (quinze) metros de largura;

Fica terminantemente proibido o tráfego de comboio formado com duas balsas, quer em série, quer a contrabordo (duas proas);

O empurrador deverá ter, comprovadamente, reserva de potência e boas condições de manobrabilidade (preferencialmente dotado de dois propulsores); e

Qualquer solicitação de alteração, para maior, nas características do comboio, deverá ser apresentada para apreciação e, se for o caso, autorização por esta Capitania.

Navegação:

Os comboios somente poderão navegar no período diurno;

Deverão ser obedecidas as regras internacionais de navegação previstas no RIPEAM, em especial a regra 9 (nove); e

As embarcações deverão observar os seguintes procedimentos:

Navegar no sentido convencional de mão e contra-mão;

Buzinar previamente ao entrar em cada curva;

Manobrar com marcha reduzida nas curvas;

Utilizar embarcação do tipo “voadeira” adiante do comboio, em especial nos trechos mais sinuosos;

Ultrapassar ou cruzar com outras embarcações somente nos estirões (trechos retilíneos);

Evitar o abalroamento das margens do rio;

Trafegar com velocidade máxima de 6 (seis) nós;

Observar rigorosamente a sinalização náutica;

Trafegar com carga uniformemente distribuída, evitando banda e trim; e

Trafegar obrigatoriamente com tripulação armada com pessoal habilitado e com, pelo menos, um tripulante possuidor de pleno conhecimento do rio (“praticagem”).

Equipamentos de uso obrigatório:

Equipamentos de radiocomunicações em HF e VHF; e

Sistema de combate a incêndio adequado à classificação da embarcação.

0502 - OUTRAS RESTRIÇÕES

Neste capítulo relacionou-se os aspectos principais dos rios da Amazônia Ocidental. No entanto, a navegação é de total responsabilidade dos Comandantes e deve-se fazê-la com a máxima cautela, pois o leito dos rios são mutáveis.

Anexos

ENCAMINHAMENTO DAS INFORMAÇÕES SOBRE OCORRÊNCIA DE PERDA OU PERDA PROVÁVEL DE MERCADORIAS PERIGOSAS EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

1 – ENCAMINHAMENTO DAS INFORMAÇÕES

As informações deverão ser enviadas pelo Comandante do navio, sem demora, conforme adiante indicado, no caso de perda ou de perda provável, de mercadorias perigosas acondicionadas:

a) à estação costeira apropriada mais próxima (precedida do sinal de segurança, se o acidente afetar a segurança da navegação);

b) utilizar o formato padrão de acordo com a alínea a) dois item 2 e nas frequências ou subfaixas apropriadas (nas faixas de 405-525 Khz, 1.605-2 850 Khz ou 156-174 Khz);

c) à estação costeira mais apropriada que opere em alta frequência (HF) ou usando o sistema INMARSAT, se o navio não estiver dentro do alcance da estação-rádio que opere em frequência média (MF) ou em frequência muito alta (VHF); e

d) para a estação costeira de um Sistema de informações de Navios, quando a embarcação se encontrar dentro ou perto de uma área marítima para qual esse Sistema tenha sido estabelecido. Em águas brasileiras, as informações deverão ser endereçadas ao SALVAMAR BRASIL.

2 – TEOR DAS INFORMAÇÕES

a) A mensagem inicial sobre qualquer perda ou perda provável de mercadorias perigosas acondicionadas deverá ser imediatamente transmitida e conter informações sobre a ocorrência, obedecendo ao seguinte formato:

1) SISTEMA IDENTIFICADOR

Estação-rádio costeira – BELÉM RÁDIO – PPL ou Sistema de Informação para Navios (SALVAMAR BRASIL em águas brasileiras);

2) TIPO DA MENSAGEM

“Mercadoria perigosa perdida no rio”;

3) PREFIXOS

A – Nome e indicativo de chamada ou de identificação da estação do navio;

B – Data e hora, em grupo de seis algarismos, sendo os dois primeiros relativos ao dia do mês e os quatro últimos às horas e minutos, referidas a Hora Média de Greenwich (HMG), seguidos do mês;

C – Posição na hora da ocorrência, em grupo de quatro algarismos, informando a latitude em graus e minutos, seguidos da letra N (Norte) ou S (Sul) e outro grupo de cinco algarismo, informando a longitude em graus e minutos seguidos da letra E (Leste) ou W (Oeste);

D – Marcação verdadeira e distância de uma posição em terra facilmente identificável (opção em relação a C):

I – Resumo de pormenores do acidente:

(1) nome ou nomes técnico (s) correto (s) das mercadorias;

(2) número ou números UN (número das Nações Unidas);

(3) classe ou classes do perigo, segundo a classificação IMO;

(6) estimativa da quantidade e prováveis condições das mercadorias;

(7) se a mercadoria flutuou ou afundou;

(8) se a perda está continuando; e

(9) causa da perda.

II – Resumo dos pormenores relativos às condições de tempo, vento e rio;

III – nome e endereço telegráfico do representante do navio para fornecimento de informações (afretador ou agente local, etc); e

IV – Tipo e dimensões do navio.

OBSERVAÇÕES:

A) Mensagens suplementares deverão ser enviadas, como necessário, a fim de fornecer informações adicionais; conforme se tornem disponíveis ou sejam solicitadas.

B) Quando apropriado, arranjos adequados deverão ser feitos, a fim de que essas informações sejam complementadas, logo que possível, pela lista completa de mercadorias ou pelo manifesto de carga, plano de carga, pormenores sobre danos ao navio e provável estado da carga. Tais informações podem ser fornecidas pelos armadores ou pelos afretadores do navio ou por seus agentes.

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

INSTRUÇÕES SOBRE A LOCALIZAÇÃO DO MATERIAL DE SALVAGEM E DEMONSTRAÇÃO DE USO DE COLETES SALVA-VIDAS AOS PASSAGEIROS

BOM DIA! BOA TARDE! ou BOA NOITE!

“SENHORAS E SENHORES PASSAGEIROS, BEM VINDOS A BORDO, NOSSA CHEGADA NO PORTO DE (DESTINO FINAL) ESTÁ PREVISTA PARA ÀS _____ HORAS DO DIA _____. EM CUMPRIMENTO AS NORMAS DA CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL, DAREMOS AGORA INFORMAÇÕES SOBRE A LOCALIZAÇÃO E USO DO MATERIAL DE SALVAGEM:

1. “ESTA EMBARCAÇÃO ESTÁ EQUIPADA COM O SEGUINTE MATERIAL DE SALVAGEM (DESCREVER O MATERIAL E A LOCALIZAÇÃO)”.
2. FAREMOS AGORA UMA DEMONSTRAÇÃO DO USO DO COLETE SALVA-VIDAS”.

AO ENTRAR NA EMBARCAÇÃO VERIFIQUE SE EXISTE A PLACA COM O Nº DE PASSAGEIROS PERMITIDO E O TELEFONE DA CAPITANIA DOS PORTOS. OBSERVE SE OS COLETES ESTÃO EM LOCAL DE FÁCIL ACESSO E EM BOM ESTADO DE CONSERVAÇÃO.

O COLETE TRAZ DUAS FITAS DE FIXAÇÃO:

A FITA SUPERIOR, QUE DEVE SER FIRMEMENTE AMARRADA, UMA Á OUTRA, E A INFERIOR, QUE APÓS CONTORNAR O CORPO DO PASSAGEIRO, DEVERÁ SER BEM AMARRADA À CINTURA. O COLETE DISPÕE, TAMBÉM, DE UM APITO PARA FACILITAR A LOCALIZAÇÃO DO NÁUFRAGO.

EM CASO DE ABANDONO DA EMBARCAÇÃO, SEGRE O COLETE COM FIRMEZA COM A MÃO DIREITA, LEVE A MÃO ESQUERDA AO NARIZ, JUNTE AS PERNAS E SALTE!

EM CASO DE ACIDENTE, MANTENHA A CALMA E SIGA AS INSTRUÇÕES DA TRIPULAÇÃO.

MUITO OBRIGADO E BOA VIAGEM.

ESTA TRIPULAÇÃO ESTÁ ÀS SUAS ORDENS.

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

MODELO DE PLACA A SER COLOCADA EM CADA CONVÉS DE BARCOS DE
PASSAGEIROS OU EM BALSAS DE TRAVESSIA

NOME DA EMBARCAÇÃO

DE ACORDO COM A NORMA DA CAPITANIA DOS PORTOS, COMUNICAMOS:

1. LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS E CAPACIDADE DE CARGA:

PORÃO: _____

CONVÉS PRINCIPAL: _____

CONVÉS SUPERIOR: _____

2. LOCAL DE GUARDA DOS COLETES SALVA-VIDAS:

3. TELEFONES ÚTEIS:

CAPITANIA FUVIAL DA AMAZONIA OCIDENTAL: (92) 2123-4900

DISQUE DENÚNCIA: 0800-280-7200

TELEFONE DA EMPRESA: _____

Observação: O tamanho da placa deverá ser de 1,00m por 0,80m

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

MODELO DE PLACA A SER COLOCADA EM CADA CONVÉS DE BARCOS DE
PASSAGEIROS OU EM BALSAS DE TRAVESSIA

EM IDIOMA INGLÊS

BOAT NAME

ACORDING TO THE NORM CAPITANIA DOS PORTOS, INFORM TO:

1. TRAVELLER LOTATION/ CARGO CAPACITY:

HOLD: _____

PRINCIPAL DECK: _____

SUPERIOR DECK: _____

2. SAFE GUARD POINT:

3. TELEPHONE CONTACT:

CAPITANIA FUVIAL DA AMAZONIA OCIDENTAL: (92) 2123-4900

DENUNCIATION PHONE: 0800-280-7200

COMPANY TELEPHONE: _____

Observação: O tamanho da placa deverá ser de 1,00m por 0,80m

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

GUIA PARA ORGANIZAÇÃO DO PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO PARA

PRATICANTE DE PRÁTICO

NOME DO PRATICANTE DE PRÁTICO: _____

INÍCIO DA QUALIFICAÇÃO: ___/___/___

DATA LIMITE: ___/___/___

| QUESITOS | DATA DE CONCLUSÃO, RUBRICAE CARIMBO DE QUEM ATESTA A EXECUÇÃO |
|---|--|
| 1 - Visitar e conhecer as atividades do Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário (Divisão de Inspeção Naval da Capitania dos Portos ou Delegacia), no que se refere ao controle da atividade de praticagem, normas de tráfego e permanência e emprego de rebocadores. | |
| 2 - Visitar e conhecer a estação de praticagem, todas suas atividades, limitações e capacidades. | |
| 3 - Visitar todas as instalações portuárias e terminais e seus controles operacionais de comunicações com os navios. | |
| 4 - Conhecer, detalhadamente, as silhuetas da costa, altos fundos, ilhas, nomes de canais e estreitos, inclusive passagens normais de navegação e situações alternativas em manobras de emergência. 5 - Conhecer detalhadamente, nomes e locais dos portos, terminais e atracadouros, suas manobras de atracação, inclusive as limitações em emergência e em condições meteorológicas e de correntes desfavoráveis. 6 – Conhecer, detalhadamente, nome e característica de faróis e faroletes, seus alcances e arcos de visibilidade; profundidades da zona de praticagem e uso de equipamento de sondagem. | |
| 7 – Conhecer os pontos de referência para eventuais navegações por rumo práticos. | |
| 8 – Acompanhar manobras da praticagem a bordo de rebocadores, conhecer a operação, limitação e precauções dos rebocadores do porto e sistemas usualmente utilizados para comunicação em VHF, sonoro e visual. (o número de manobras será estipulado pelo Capitão dos Portos). | |

| | |
|--|--|
| 9 – Efetuar manobras de entrada e saída do porto, preferencialmente em simulador no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, de acordo com a solicitação da CP à DPC. | |
| REQUISITOS | DATA DE CONCLUSÃO, RUBRICA CARIMBO DO RESPONSÁVEL |
| 10 - Observar manobras de entrada e saída acompanhadas por um Prático habilitado para cada terminal, cais ou fundeadouro. | |
| 11 - Acompanhar singraduras conduzidas por Prático habilitado em cada trecho da Zona de Praticagem. | |
| 12 - Executar manobras de entrada e saída acompanhadas por um Prático habilitado, para cada terminal, cais ou fundeadouro. | |
| 13 - Conduzir singraduras, sob supervisão de Prático habilitado em cada trecho da Zona de Praticagem. | |
| 14 - Executar manobras noturnas de entrada, saída e singradura, acompanhadas por um Prático habilitado, para cada terminal, cais, fundeadouro ou trecho navegado. | |

Atesto que todos os itens listados foram cumpridos integralmente e com aproveitamento, exceto os abaixo listados cujo cumprimento foi dispensado por motivo de força maior, sendo que estou pronto para ser examinado.

(Local e Data)

ASSINATURA DO PRATICANTE DE PRÁTICO

OBS. 1 - O programa não necessita ser observado obrigatoriamente na forma seqüencial que é apresentada. O Praticante de Prático poderá seguir seqüência adequada que convier e mesmo realizá-la simultaneamente quando for o caso.

2 - O Representante Local da Autoridade Marítima da área de jurisdição da ZP é responsável por atestar o requisito nº.

Os demais requisitos serão atestados pela Associação / Empresa de Praticagem responsável pelo adestramento do PPR.

MARINHA DO BRASIL
DIRECTORATE OF PORTS AND COASTS - BRAZIL
CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

PILOT CARD

SHIP'S PARTICULARS

Name: _____ Call sign: _____ Flag: _____
 Owner: _____ Operator: _____ Year of delivery: ____
 Gross Tonnage: _____ Loa: _____ (m) Breadth: _____ (m)
 Draught Fwd: _____ (m) Draught aft: _____ (m) Max. Draught: ____ (m)
 Port Anchor: _____ (Shackles) Stbd anchor: _____ (Shackles) Astern anchor: _____ (Shackles)
 Cargo on Board: _____ Last Port: _____ Next Port: _____

ENGINE

Type of Engine: _____ Max power: _____ (kw) Astern power: _____ (% of full ahead)
 Time Full Ahead to Full Astern: _____ s Time limit astern: _____ (min) Max. Number of cons starts: _____
 Time Full Ahead to Full Astern: _____ s Time limit astern: _____ (min) Max. Number of cons starts: _____

| Engine Order | RPM Pitch | Loaded Speed | Ballast Speed | Engine Order | RPM Picht | Loaded Speed | Ballast Speed |
|------------------|-----------|--------------|---------------|-------------------|-----------|--------------|---------------|
| Full Ahead: | _____ | _____ | _____ | Full Astern: | _____ | _____ | _____ |
| Half Ahead | _____ | _____ | _____ | Half Astern: | _____ | _____ | _____ |
| Slow Ahead: | _____ | _____ | _____ | Slow stern: | _____ | _____ | _____ |
| Dead Slow Ahead: | _____ | _____ | _____ | Dead Slow Astern: | _____ | _____ | _____ |

STEERING

Rudders: _____ (number) Maximum Angle: _____ Rudder angle ofr neutral effect: _____
 Time hard-over to hard-over: _____ (sec) Bow Thruster Power: ____ (kw) Ster Thruster Power: ____ (kw)

| EQUIPMENTS CHECKED AND READY FOR USE | | | | | |
|--------------------------------------|--------|------------------------|--------|-----------------------------|--------|
| Windlass: | Yes/No | Echo Sounder | Yes/No | VHF | Yes/No |
| Mooring Winches: | Yes/No | Magnetic Compass | Yes/No | Main Engine | Yes/No |
| Whistle: | Yes/No | Gyro Compass | Yes/No | Navigation Lights | Yes/No |
| X-Band Radar | Yes/No | Steering Gear | Yes/No | Engine Telegraphs | Yes/No |
| S-Band Radar | Yes/No | Rudder Angle Indicator | Yes/No | Maneuvering Characteristics | Yes/No |
| RPM/Pitch Indicator | Yes/No | Signalling Lamp: | Yes/No | Pilot Transfer Arrangements | Yes/No |

| | | |
|---------------|--------------|----------------|
| _____ | _____ | ____/____/____ |
| MASTER'S NAME | PILOT'S NAME | DATE |

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

MARITIME AUTHORITY DIRECTIONS FOR PILOTS

Svotfinh yo oftinsnvr 0009/2000 from harbour Master of the Amazônia Ocidental, in additional to the filling in the pilot card, it is necessary to verify the items below and to send immediately report to Brazilian Maritime Representative Aythority.

LISTA DE VERIFICAÇÃO DO PRÁTICO

| EQUIPAMENTOS | VERIFICAÇÃO | RESULTADO |
|--|--|-----------|
| UM RADAR (opera na freq. 9 GHz) SOLAS, Cap. V, Reg. 12-g Todo navio SOLAS cumpre esta regra | Checar o funcionamento das escalas de 1/2, 3 e 6 milhas, setores cegos, desvio da linha de fé, manchas e funções. | |
| DOIS RADARES SOLAS, Cap. V, Reg. 12-h Todo navio AB igual ou sup. 10.000 t | | |
| ECOBATÍMETRO SOLAS, Cap. V, Reg. 12-k Todo navio AB igual/sup. 500 t constante após 25/05/1980. Todo navio AB igual sup. 1.600 t constantes 25/05/80. | Checar o funcionamento, verificar os registros gráficos (papel) e digitais nas diversas escalas, utilizando os transdutores de vante e ré. | |
| AGULHA GIROSCÓPICA SOLAS, Cap. V, Reg. 12-d. Todo navio AB igual/sup. 500 t const. Após 09/84 SOLAS, Cap. V, Reg. 12-e. Todo navio AB igual/sup. 1600 t const. Antes 09/84 | Checar o funcionamento, verificar se todas as repetidoras estão sincronizadas e tomar conhecimento do erro da agulha. | |
| AGULHA MAGNÉTICA SOLAS, Cap. V, Reg. 12-b Todo navio AB superior 150t | Checar o funcionamento, verificar iluminação disponiv. P/ leitura do rumo p/ timoneiro e curva de desvio atualizada. | |
| PUBLICAÇÕES NÁUTICAS SOLAS, Cap. V, Reg. 20 Todos os navios. | Checar existência das cartas náuticas que serão utilizadas na derrota, suas validades/correções e tábua de maré. | |

| | | |
|---|---|--|
| <p>APARELHOS DE GOVERNO SOLAS, Cap. II-1, Reg. 29-1 SOLAS, Cap. V, Reg. 19-1 Todos os navios.</p> | <p>Checar o funcionamento das duas máquinas do leme funcionando independente, testar governo manual e elétrico, verificar tempo gasto para levar leme de 35º de um bordo para 35º de outro bordo, tempo máx. de 28 Seg. e leitura indicador passad. c/ régua máq. leme. Navegar com duas máquinas em funcionamento.</p> | |
| <p>INDICADOR ANGULO DO LEME SOLAS, Cap. V, Reg. 12-m AB igual/sup. 1600 t const. Antes 09/84 AB igual/sup. 500 t const. Após 01/09/84</p> | | |
| <p>MÁQUINA PROPULSORA E MAQUINAS AUXILIARES SOLAS, Cap. II-1, Reg. 26 Todos os navios.</p> | <p>Verificar condições de funcionamento com o comandante, restrição informada deve ser analisada a fim de evitar perda de propulsão.</p> | |
| <p>MÁQUINA DE FUNDEIO/ SUSPENDER Todos os navios.</p> | <p>Verificar condição de funcionamento com o comandante, restrição informada deve ser analisada a fim de evitar problemas de fundeio e manobras com o ferro.</p> | |
| <p>DISPOSITIVO P/EMBARQUE DO PRÁTICO SOLAS, Cap. V, Reg. 17 Todos os navios.</p> | <p>Verificar se o dispositivo de embarque atende reg. solas, diagrama encontra-se afixado no passadiço, checar estado conservação da escada, iluminação, embarque/desembarque Prático supervisionado por um Oficial com meio de comunicação com passadiço.</p> | |
| <p>APITO RIPEAM, Reg. 33</p> | <p>Checar o funcionamento, operação manual e automático (cerração).</p> | |
| <p>ACOMODAÇÕES NORMAM-12</p> | <p>Verificar as acomodações p/ o Prático atende padrão disponível p/ Oficiais</p> | |

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

COMPROVANTE DE MANOBRA DE PRATICAGEM

Declaro, para fins de comprovação junto à Autoridade Marítima Brasileira, que o navio _____ IRIN _____ foi atendido pelo Prático _____ que se identificou, nas manobras de _____ (ATRACAÇÃO, DESATRACAÇÃO, SINGRADURA (discriminar trecho) _____, no _____ (PORTO OU TERMINAL) _____ em ____/____/____ no período de ____ (DATA/HORA) _____ a _____.

Participaram como assistentes os seguintes Práticos, devidamente identificados: _____

Ocorrências e Observações:

A declaração acima é expressão da verdade.

(Local e Data)

(COMANDANTE)

BRASILIAN NAVY

HARBOURMASTER'S OF THE STATE OF

CONFIRMATION OF PILOTING MANOEUVER

I declare, to be used as a proof to the Brazilian Maritime Authority that the ship _____ IRIN _____ was attended by the pilot _____ which identified himself, in manoeuvres of _____ (BERTHING, LEAVING THE WHARE, GETTING UNDERWAY OR LEAVINGTHE HARBOUR) _____, in the _____ (HARBOUR PIER) _____ in _____ / _____ / _____ in the period of _____ (TIME) _____ to _____.

Participating in the manoeuvres as assistants the following properly identified pilots:

Comments and additional remarks:

I affirm the above are all true.

(Place and Date)

(MASTER)

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA ENTRE TONELAGEM DE PORTE BRUTO (TPB) DA EMBARCAÇÃO, FORÇA TOTAL DE TRACÇÃO ESTÁTICA LONGITUDINAL (BOLLARD PULL) REQUERIDA E NÚMERO MÍNIMO DE REBOCADORES A SEREM UTILIZADOS

| TPB (t) | FORÇA DE TRACÇÃO (BOLLARD PULL) EM t METRICA | NÚMERO RECOMENDADO DE REBOCADORES |
|------------------------|--|-----------------------------------|
| de 2.000 até 2.500 | 3.0 | 1 |
| de 2.501 até 3.000 | 5.0 | 1 |
| de 3.001 até 4.500 | 6.0 | 1 |
| de 4.501 até 5.000 | 7.0 | 1 |
| de 5.001 até 7.500 | 9.0 | 1 |
| de 7.501 até 10.000 | 11.0 | 1 a 2 |
| de 10.001 até 12.500 | 14.0 | 1 a 2 |
| de 12.501 até 15.000 | 17.0 | 1 a 2 |
| de 15.001 até 17.500 | 19.0 | 1 a 2 |
| de 17.501 até 20.000 | 21.0 | 1 a 2 |
| De 20.001 até 25.000 | 25.0 | 1 a 2 |
| de 25.001 até 30.000 | 28.0 | 1 a 2 |
| de 30.001 até 35.000 | 32.0 | 2 |
| de 35.001 até 40.000 | 36.0 | 2 |
| de 40.001 até 45.000 | 39.0 | 2 |
| de 45.001 até 50.000 | 42.0 | 2 |
| | | |
| TPB (t) | FORÇA DE TRACÇÃO (BOLLARD PULL) EM t METRICA | NÚMERO RECOMENDADO DE REBOCADORES |
| de 50.001 até 60.000 | 46.0 | 2 |
| de 60.001 até 70.000 | 51.0 | 2 |
| de 70.001 até 80.000 | 53.0 | 2 |
| de 80.001 até 90.000 | 55.0 | 2 a 3 |
| de 90.001 até 100.000 | 56.0 | 2 a 3 |
| de 100.001 até 110.000 | 58.0 | 2 a 3 |
| de 110.001 até 120.000 | 60.0 | 2 a 3 |
| de 120.001 até 130.000 | 62.0 | 2 a 3 |

| | | |
|------------------------|------|-------|
| de 130.001 até 140.000 | 64.0 | 2 a 3 |
| de 140.001 até 150.000 | 66.0 | 2 a 3 |
| de 150.001 até 160.000 | 81.0 | 2 a 3 |
| de 160.001 até 170.000 | 83.0 | 2 a 3 |
| de 170.001 até 180.000 | 86.0 | 2 a 3 |
| de 180.001 até 190.000 | 87.0 | 2 a 3 |
| de 190.001 até 200.000 | 89.0 | 2 a 3 |
| de 200.001 até 210.000 | 90.0 | 4 |
| de 210.001 até 220.000 | 91.0 | 4 |

| TPB (t) | FORÇA DE TRACÇÃO (BOLLARD PULL) EM t METRICA | NÚMERO RECOMENDADO DE REBOCADORES |
|------------------------|--|-----------------------------------|
| de 220.001 até 230.000 | 93.0 | 4 |
| de 230.001 até 240.000 | 95.0 | 4 |
| de 240.001 até 250.000 | 96.0 | 4 |
| de 250.001 até 270.000 | 98.0 | 4 |
| de 270.001 até 290.000 | 101.0 | 4 |
| de 290.001 até 310.000 | 106.0 | 4 |
| de 310.001 até 330.000 | 110.0 | 4 a 6 |
| de 330.001 até 350.000 | 114.0 | 4 a 6 |
| de 350.001 até 370.000 | 118.0 | 4 a 6 |
| de 370.001 até 390.000 | 121.0 | 4 a 6 |

OBS: Os totais de BOLLARD PULL constantes desta tabela são os mínimos considerados necessários para a realização das manobras, com correntes de marés que não prejudiquem as mesmas.

DECÁLOGO DE SEGURANÇA

1 – VIGIE O NAVIO E CARGA

É dever de todo Comandante zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena prevista na Regulamentação da Lei do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima. Toda a tripulação deverá cooperar na vigilância, em seu próprio interesse, comunicando ao Oficial de Quarto qualquer atividade suspeita.

2 – ILUMINE O NAVIO E SEU COSTADO

Mantenha o navio iluminado, principalmente o costado do lado do mar e convés toda a extensão, use refletores de grande potência. A má visibilidade dificulta a ação de fiscalização, constituindo-se em fator favorável às atividades ilícitas. Não se esqueça do preconizado pelas regras 2 e 30 do RIPEAM.

3 – ESTABELEÇA COMUNICAÇÕES PARA APOIO EXTERNO

Instale, sempre que possível, uma linha telefônica que seja de fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As Autoridades do Porto mantêm um serviço permanente de combate à criminalidade. Peça auxílio pelo telefone.

Lembre-se ainda que a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental e suas OM subordinadas, a Praticagem e Manaus Rádio mantêm escuta permanente no canal 16 de VHF. Estas estações poderão encaminhar o pedido de auxílio às autoridades competentes.

4 – CONTROLE OS ACESSOS À CARGA E AOS COMPARTIMENTOS HABITÁVEIS

A Câmara do Comandante é um dos principais objetivos dos assaltantes que buscam dinheiro e as chaves-mestra dos demais compartimentos habitáveis, para realizarem saques de objetos de valor de uso pessoal da tripulação e equipamentos náuticos existentes no passadiço. Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados à chave, sempre que seus ocupantes encontrarem-se ausentes.

A carga só será, normalmente, objeto de roubo ou furto se os marginais tiverem conhecimento prévio do seu conteúdo, através de informações colhidas por pessoas inescrupulosas que têm acesso ao conhecimento de embarque, ou mesmo por contatos prévios da prostituição com os tripulantes. Procure estivar os containers com cargas valiosas de forma a obstruir os seus tampões de acesso. Isole os meios de acesso ao navio, e também, os acessos às suas áreas internas, criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle através do vigia ali postado.

5 – MANTENHA AS VIGIAS FECHADAS

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso hábeis malfeitores: deixe-as fechadas com os grampos passados sempre que se ausentar. Procure manter, também, os acessos às áreas internas trancados, garantido o controle de entrada e saída por meio do vigia de portaló.

6 – NÃO DEIXE OBJETOS DE VALOR EXPOSTOS

Procure reduzir as oportunidades de roubo, removendo todos os equipamentos portáteis que não estejam em uso, para seus locais de guarda. Objetos de valor expostos estimulam a prática de furto por “oportunidade”, guarde-os em local trancado e seguro.

7 – MANTENHA AS ESCADAS RECOLHIDAS

Nos fundeadouros e no porto, dificulte o acesso mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra-peito. No porto, somente deixe arriada a escada de portaló pelo bordo do cais.

8 – EM CASO DE ASSALTO

I – Não hesite em soar o sinal de alarme geral do navio em caso de ameaça de assalto;

II – Procure manter iluminação adequada para ofuscar permanentemente os oponentes, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado;

III – Dar o alarme, através de contato rádio VHF – Canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta permanente das autoridades de terra (Capitania, Delegacia e Agências, Praticagem e Manaus Rádio). A eficácia de socorro pela Polícia Federal depende do alarme antecipado;

IV – Usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais como holofotes e sinalizadores náuticos;

V – Se adequado, para proteger as vidas de bordo, e sob inteira responsabilidade do Comandante use medidas para repelir a abordagem, como uso de holofotes de grande potência para ofuscamento dos agressores ou mesmo guarnecendo jatos d'água ou sinalizadores náuticos contra áreas de abordagem; e

VI – não realizar atos de heroísmo.

9 – MANTENHA OS VIGIAS CONTRATADOS SOB CONTROLE DO OFICIAL DE QUARTO

Exija um bom serviço dos vigias. Faça-os identificar todo o pessoal que entra e sai do navio. Recomende que a tripulação colabore com o controle. Não permita que o vigia se ausente do portaló, salvo se substituído por outro vigia ou tripulante.

10 – COMUNIQUE À POLÍCIA FEDERAL QUALQUER OCORRÊNCIA RELATIVA A FURTO, ROUBO OU ASSALTO

As ocorrências envolvendo roubo ou assalto, tanto de carga quanto dos valores e objetos do navio ou tripulantes, devem ser comunicadas à Polícia Federal para as providências legais pertinentes.

Essas informações, possibilitarão ainda, o estudo das medidas a serem adotadas para a prevenção e combate a esses crimes, contribuindo para garantia da segurança da tripulação e do navio.

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

LISTA DE MATERIAL DE PREVENÇÃO À POLUIÇÃO

KIT ANTIPOLUIÇÃO

| ITEM | MATERIAL | UN | QTD MÍNIMA |
|-------------|---|-----------|-------------------|
| 01 | LUVAS DE PVC | PR | 05 |
| 02 | MANTAS ABSORVENTES | UN | 100 |
| 03 | PÁ ANTIFAISCANTE | UN | 02 |
| 04 | ROUPA IMPERMEÁVEL | UN | 01 |
| 05 | SACO PARA RECOLHIMENTO DE RESÍDUOS | UN | 05 |
| 06 | TAMBOR COM CAPACIDADE P/200 LI C/ TAMPA | UN | 01 |

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

LISTA DE VERIFICAÇÃO PARA INSPEÇÃO NAVAL EM BARCOS DE PASSAGEIROS

Os seguintes itens deverão ser vistoriados por ocasião das inspeções navais a serem realizadas nos navios de passageiros:

1. COLETES SALVA-VIDAS

- _____ - Estado de conservação dos coletes
(0 – Ruim / 1-Deficiente / 2-Bom / 3-Excelente)
- _____ - Quantidade igual ou acima do mínimo previsto (110%)
- _____ - Facilidade para serem retirados (testar vários coletes)
- _____ - Marcação dos coletes
- _____ - Distribuição interna por convés

2. EXTINTORES DE INCÊNDIO

- _____ - Quantidade suficiente (ver anexo 1)
- _____ - Encontram-se carregados
- _____ - Prazo de validade
- _____ - Instruções para uso nas proximidades
- _____ - Distribuição interna

3. QUADROS DE NAVEGAÇÃO

- _____ - Regras de governo e navegação
- _____ - Sinais de salvamento
- _____ - Sinais sonoros e luminosos
- _____ - Balizamento
- _____ - Primeiros socorros
- _____ - Encontram-se em bom estado

4. EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO

- _____ - Ecobatímetro (AB > 50, obrigatório)
- _____ - Radar (AB > 100, obrigatório)
- _____ - GPS (não é obrigatório)
- _____ - Agulha magnética/Giroscópica (AB > 500, obrigatório)
- _____ - Holofote (não é obrigatório)
- _____ - Buzina/Apito (AB > 500, obrigatório)
- _____ - Lanterna portátil c/pilhas sobressalentes (AB > 500, obrigatório)
- _____ - Limpador de para-brisas (AB > 50, obrigatório)
- _____ - Sistema de comunicação para informações aos passageiros
(Obrigatório para as embarcações que transportam mais de 200 passageiros)
- _____ - Encontram-se todos funcionando

5. EQUIPAMENTO DE COMUNICAÇÃO

- _____ - VHF
- _____ - VHF sobressalente
- _____ - HF

6. DOCUMENTOS NÁUTICOS

- _____ - RIPEAM
- _____ - Lista de Faróis
- _____ - Tábua de Marés / 2001
- _____ - Cartas náuticas
- _____ - Atualização das cartas náuticas

7. ESTRUTURA

- _____ - Apresentação da embarcação (limpeza e pintura)
(0 – Ruim / 1-Deficiente / 2-Bom / 3-Ótimo / 4-Excelente)
- _____ - Ausência de buracos ou furos no piso e no costa
- _____ - Possui prancha com balaústre e sanefa
- _____ - Ausência de lágrimas ou de ferrugem
- _____ - Espaço reservado para deficientes físicos

8. HIGIENE

- _____ - Cartazes solicitando não poluir os rios
- _____ - Cartazes divulgando o programa de Segurança

8.1 CESTOS DE LIXO

- _____ - Quantidade suficiente em cada convés
- _____ - Possuem tampa

8.2 COZINHA / CANTINA

- _____ - Gordura nas paredes
- _____ - Baratas
- _____ - Piso antiderrapante
- _____ - Latas de lixo com tampa

8.3 BANHEIROS

- _____ - Pintura e limpeza
- _____ - Estado dos assentos do vasos sanitários
- _____ - Papel higiênico
- _____ - Cestos de lixo com tampa

9. CAIXA DE PRIMEIROS SOCORROS

- _____ - Facilidade de acesso
- _____ - Relação dos medicamentos / finalidade
- _____ - Dotação completa
- _____ - Controle de utilização
- _____ - Medicamentos no prazo de validade

10. BÓIAS SALVA-VIDAS

- _____ - Nome da embarcação
- _____ - Fitas retroreflexivas
- _____ - Cabo em nylon formando alças
- _____ - Número suficiente (24m < 2un; 24m < 3un < 45m; 6un > 45m)
- _____ - Retinida (20 metros)

11. FLUTUADORES

- _____ - Quantidade suficiente (01 p/ cada 20 passageiros)
- _____ - Fitas reflexivas
- _____ - Feitos em fibra de vidro
- _____ - Estado das fitas de nylon
- _____ - Encontram-se livres para flutuarem

12. DOCUMENTAÇÃO

- _____ - Todas as vistorias encontram-se em dia
- _____ - Todos documentos estão a bordo
- _____ - Estado de conservação da documentação
- _____ - Está despachada

13. LUZES DE NAVEGAÇÃO

- _____ - Existem, conforme preconiza o RIPEAM
- _____ - Existem lâmpadas para o caso de emergência
- _____ - As cores das luzes estão de acordo com o RIPEAM
- _____ - Os ângulos das luzes estão de acordo com o RIPEAM
- _____ - Inexistência de fios soltos ou desencapados

14. QUADRO DE PASSAGEIROS

- _____ - Existe pelo menos um em cada convés, e em cada bordo.
- _____ - As informações estão corretas
- _____ - Possui o disk segurança da navegação

15. PRAÇA DE MÁQUINAS

- _____ - Não existem resíduos de óleo no porão
- _____ - Limpeza e pintura
- _____ - Possui piso anti-derrapante
- _____ - Possui piso emborrachado próximo ao quadro elétrico
- _____ - Nível de ruído dos motores

16. ARTEFATOS PIROTÉCNICOS (AB > 50)

- _____ - 02 sinais manuais estrela vermelha e 02 sinais perigo diurno/noturno
- _____ - Prazo de validade

17. UNIFORME E PREPARO DA TRIPULAÇÃO

- _____ - Todos usam o uniforme
- _____ - Com plaqueta de identificação

- _____ - Foi feita a demonstração do uso de coletes salva-vidas após suspender
 _____ - Conhecimento das regras de segurança da navegação

18. PREVENÇÃO A INCÊNDIOS

- _____ - Botijão de gás do compartimento, e afastado dos passageiros
 _____ - Existe uma válvula em cada tomada de incêndio
 _____ - As mangueiras ficam próximas as tomadas de incêndio
 _____ - As redes, tomadas e caixas de mangueiras estão pintadas de vermelho

DOTAÇÃO DE EXTINTORES DE INCÊNDIO

| Área | | Quantidade e localização | Classe dos extintores |
|---|--|---|-----------------------|
| Áreas de segurança | Passadiço e camarim de cartas | 1 | C-2 |
| | Sala de Rádio | 1 (próximo da saída) | C-2 ^(1*) |
| Áreas de Acomodações | Camarotes, Banheiros, espaços públicos, escritórios, etc. ..., e paióis, depósitos e copas associados | 1 em cada corredor principal em cada convés, adequadamente localizado de forma que nenhum espaço esteja a mais de 20m de um extintor. | A-2 ou B-2 |
| Áreas de serviço | Cozinhas | 1 para cada 200m ² ou fração, adequado ao risco envolvido | B-2 ou C-2 |
| | Paióis, incluindo de tintas e lâmpadas | 1 para cada 200m ² ou fração, adequado ao risco envolvido | A-2 ou B-2 |
| Espaço de Máquinas ^(2*) | Espaços contendo caldeiras a óleo (principal ou auxiliar) ou qualquer unidade de óleo combustível sujeita a descarga sob pressão da bomba de serviço de óleo combustível | 2 ⁽³⁾ | B-2 |
| | Espaços contendo motores de combustão interna ou turbinas a gás para a propulsão | 1 | B-5 ⁽⁴⁾ |
| | | 1 Para cada 1000 BHP, mas não menos que 2 nem mais que 6 ⁽⁵⁾ | B-2 |
| | Espaços auxiliares contendo motores de combustão interna ou turbinas a gás. | 1 ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾ | B-3 |
| | | 1 próximo da saída ⁽⁷⁾ | B-2 |
| Espaços auxiliares contendo geradores de emergência | 1 próximo da saída | C-2 | |
| Áreas de Carga | Praça de bombas | 1 | B-2 |
| | Área de carga | Nenhum | |

OBSERVAÇÕES:

- (*1) – embarcações não empregadas em viagens internacionais podem substituir por 2 C-1.
 (*2) – um extintor C-2 deve estar imediatamente disponível para as áreas do gerador de serviço e do quadro elétrico principal e, adicionalmente, um C-2 deve estar convenientemente localizado a uma distância sem obstruções não superior a 15m de qualquer ponto do compartimento principal de máquinas. Esses extintores não necessitam ser exigidos em adição aos outros extintores regulamentares.

(*3) – embarcações com AB > 1.000 necessitam apenas 1.

(*4) – embarcações com AB > 1.000 podem substituir por 1 B-4.

(*5) – apenas 1 é exigido para barcos com AB inferior a 50.

(*6) – se uma caldeira auxiliar está instalada no espaço, o extintor B-5 previamente exigido para a caldeira pode ser substituído. Não é exigido quando um sistema fixo estiver instalado.

(*7) – não exigido para embarcações com AB < 300.

DOTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E DOCUMENTAÇÃO

a) NAVEGAÇÃO

| Equipamento / Sistema | Emb. GEV e classif. Com AB > 500 | Emb. GEV e classif. com AB > 500 | Demais embarcações |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|
| Agulha giroscópica ou maganética | não | sim | não |
| radar | não | (*2) | não |
| ecobatímetro | (*1) | (*1) | não |
| Lanterna portátil com pilhas sobressalentes | sim | sim | sim |
| binóculo | sim | sim | Não |
| Buzina ou apito | Sim (*3) | sim | Sim (*4) |
| Prumo de mão | sim | sim | não |
| Limpador de pára-brisa | sim | sim | não |
| Alarme de alta temperatura | sim | sim | não |
| Alarme de baixa pressão do óleo lubrificante | sim | sim | não |
| Indicador do angulo do leme/indicador de rotação | não | sim | não |
| Quadro elétrico de luzes/sistema de comunicação | não | sim | não |
| Sistema de comunicação que possibilite ao Comando da embarcação divulgação de informações gerais por intermédio de alto-falantes aos locais normalmente ocupados pelos passageiros. | (*5) | (*5) | (*5) |

NOTAS:

* 1 – recomendo para embarcações com AB > 100 construídas até 01/12/98 e obrigatório para embarcações com AV > 100

* 2 – Recomendado para embarcações construídas antes de 01/12/98 e obrigatório para embarcações construídas após 01/12/98

* 3 – exceto para embarcações sem propulsão quando rebocada/empurrada

* 4 – embarcações propulsadas de passageiros com AB = 50 e embarcações propulsadas com AB 100

• 5 – obrigatório para embarcações destinadas a transportar mais de 200 passageiros.

b) DOCUMENTAÇÃO

1) Embarcações GEV e classif. com AB < 500

| | |
|---|---|
| Regras para Evitar Abalroamento | Cartão de Tripulação de Segurança |
| Título de Inscrição ou Provisão de Registro | Caderneta de Inscrição e Registro de Cada Tripulante |
| Certificado ou Notas de Arqueação | Certificado de Borda-Livre |
| Certificado de Conformidade para Transporte de Gases Liqüefeitos a Granel | Certificado de Conformidade para Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel |
| Termo de Responsabilidade | Certificado de Segurança de Navegação |
| Plano de Segurança | Tabelas ou Quadros de Balizamento |
| Tabelas ou Quadros de Regras de Governo e Navegação | Tabelas ou Quadros de Sinais Sonoros e Luminosos |
| Tabelas / Quadros de Sinais de Salvamento | Tabelas ou Quadros e Primeiros Socorros |

2) Embarcações classificadas com AB \geq 500

| | |
|---|---|
| Regras para Evitar Abalroamento | Cartão de Tripulação de Segurança |
| Título de Inscrição ou Provisão de Registro | Caderneta de Inscrição e Registro de Cada Tripulante |
| Certificado ou Notas de Arqueação | Certificado de Borda-Livre |
| Certificado de Conformidade para Transporte de Gases Liqüefeitos a Granel | Certificado de Conformidade para Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel |
| Termo de Responsabilidade Plano de Segurança | Certificado de Segurança da Navegação |
| Tabelas ou Quadros de Sinais de Sonoros e Luminosos | Tabelas ou Quadros de Regras de Governo e Navegação |
| Tabelas ou Quadros de Sinais de Salvamento | Tabelas ou Quadros de Balizamento |
| Tabelas ou Quadros de Primeiros Socorros | |

3) Demais embarcações

| | |
|---|---|
| Regras para Evitar Abalroamento | Cartão de Tripulação de Segurança |
| Título de Inscrição ou Provisão de Registro | Caderneta de Inscrição e Registro de Cada Tripulante |
| Termo de Responsabilidade | Certificado de Borda-Livre |
| Certificado de Conformidade para Transporte de Gases Liqüefeitos a Granel | Certificado de Conformidade para Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel |
| Certificado ou Notas de Arqueação | |

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

INSPEÇÃO NAVAL EM COMBOIOS

Os seguintes itens deverão ser vistoriados por ocasião das inspeções navais a serem realizadas nos Comboios:

ITENS A SEREM VERIFICADOS NO EMPURRADOR

COMANDO:

1. QUADROS DE NAVEGAÇÃO

- _____ - Regras de governo e Navegação
- _____ - Sinais de salvamento
- _____ - Balizamento
- _____ - Sinais sonoros e luminosos
- _____ - Primeiros socorros
- _____ - Encontram-se em bom estado

2. EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO

- _____ - Ecobatímetro
- _____ - Radar (AB > 500, obrigatório)
- _____ - GPS (não é obrigatório)
- _____ - Agulha magnética / giroscópica (AB > 500, obrigatório)
- _____ - Holofote
- _____ - Buzina / Apito
- _____ - Lanterna portátil c/pilhas sobressalentes
- _____ - Limpador de pára-brisas
- _____ - Binóculo 7 x 50
- _____ - Cartas Náuticas do trecho a navegar
- _____ - Mesa de Carta com iluminação
- _____ - Relógio instalado no compartimento do Comando
- _____ - Encontram-se todos funcionando

3. EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO

- _____ - VHF
- _____ - VHF sobressalente
- _____ - HF
- _____ - Licença Rádio emitida pela ANATEL

4. DOCUMENTO NÁUTICOS

- _____ - RIPEAM
- _____ - Lista de Faróis
- _____ - Tábua de Marés / 2001
- _____ - Cartas Náuticas
- _____ - Atualização das cartas náuticas

5. DOCUMENTAÇÃO

- _____ - todas as vistorias encontram-se em dia
- _____ - Todos documentos estão a bordo
- _____ - Estado de conservação da documentação
- _____ - Está despachado

6. LUZES DE NAVEGAÇÃO

- _____ - Existem, conforme preconiza o RIPEAM
- _____ - Existem lâmpadas para o caso de emergência
- _____ - As cores das luzes estão de acordo com o RIPEAM
- _____ - Os ângulos das luzes estão de acordo com o RIPEAM
- _____ - Inexistência de fios soltos ou desencapados

7. ARTEFATOS PIROTÉCNICOS

- _____ - 02 sinais manuais estrela vermelha e 02 sinais perigo diurno/noturno
- _____ - Prazo de validade

8. UNIFORME E PREPARO DA TRIPULAÇÃO

- _____ - Todos usam o uniforme
- _____ - Com plaqueta de identificação
- _____ - Conhecimento das regras de segurança da navegação

CONVÉS

9. BÓIAS SALVA-VIDAS

- _____ - Nome da embarcação
- _____ - Fitas retroreflexivas
- _____ - Cabo em nylon formando alças
- _____ - Número suficiente (24m < 2un; 24m < 3un < 45m; 6un > 45m)
- _____ - Retinida (20 metros)

10. APARELHO FLUTUANTE

- _____ - Quantidade suficiente (100% do total de pessoas a bordo)
- _____ - Fitas reflexivas
- _____ - Feitos em fibra de vidro
- _____ - Estado das fitas de nylon
- _____ - Encontram-se livres para flutuarem

11. ESTRUTURA

- _____ - Apresentação da embarcação (limpeza e pintura)
 (0 – Ruim / 1 – Deficiente / 2 – Bom / 3 – Ótimo / 4 – Excelente)
 _____ - Ausência de buracos ou furos no piso e no costado
 _____ - Ausência de lágrimas ou de ferrugem

12. CAIXA DE PRIMEIROS SOCORROS

- _____ - Facilidade de acesso
 _____ - Relação dos medicamentos / finalidade
 _____ - Dotação completa
 _____ - Medicamentos no prazo de validade

13. EXTINTORES DE INCÊNDIO

- _____ - Quantidade suficiente (ver anexo 1)
 _____ - Encontram-se carregados
 _____ - No prazo de validade
 _____ - Instruções para uso nas proximidades
 _____ - Distribuição interna

14. COLETES SALVA-VIDAS

- _____ - Estado de conservação dos coletes.
 (0 – Ruim / 1 – Deficiente / 2 – Bom / 3 – Excelente)
 _____ - Quantidade igual ou acima do mínimo previsto (110%)
 _____ - Facilidade para serem retirados (testar vários coletes)
 _____ - Marcação dos coletes
 _____ - Distribuição interna por convés

COZINHA**15. HIGIENE**

- _____ - Cartazes solicitando não poluir os rios
 _____ - Cartazes divulgando o programa de Segurança

- CESTOS DE LIXO

- _____ - Quantidade suficiente em cada convés
 _____ - Possuem tampa

- COZINHA / CANTINA

- _____ - Gordura nas paredes
 _____ - Baratas
 _____ - Piso antiderrapante
 _____ - Latas de lixo com tampa

- BANHEIROS

- _____ - Pintura e limpeza
 _____ - Estado dos assentos dos vasos sanitários
 _____ - Papel higiênico
 _____ - Cestos de lixo com tampa

MÁQUINA

16. PRAÇA DE MÁQUINAS

- _____ - Não existem resíduos de óleo no porão
- _____ - Limpeza e pintura
- _____ - Possui piso antiderrapante
- _____ - Possui piso emborrachado próximo ao quadro elétrico
- _____ - Nível de ruído dos motores

- _____ - Alarme de alta temperatura
- _____ - Alarme de baixa pressão do óleo

17. PREVENÇÃO A INCÊNDIOS

- _____ - Botijão de gás fora do compartimento, e afastado dos passageiros
- _____ - Existe uma válvula em cada tomada de incêndio
- _____ - As mangueiras ficam próximas as tomadas de incêndio
- _____ - Bomba de esgoto
- _____ - Bomba de incêndio
- _____ - As redes, tomadas e caixas de mangueiras estão pintadas de vermelho

ITENS A SEREM VERIFICADOS NA BALSA:

18. INSTALAÇÃO ELÉTRICA

- _____ - As balsas e alvarengas deverão ser dotadas de luzes de navegação, cujas luminárias devem ser estanques e alimentadas por cabo elétrico com duplo isolamento.
- _____ - As ligações devem ser feitas por meio de caixas apropriadas a prova de salpico, devendo haver tomadas para a ligação empurrador-balsa.
- _____ - A fiação deve correr por dentro de eletrodutos, externos nas balsas para inflamáveis líquidos e internos nas demais. Nas balsas construídas com borda falsa, estes eletrodutos poderão ser instalados pelo lado externo das mesmas.

19. AMARRAÇÃO BALSA-EMPURRADOR

- _____ - Deverá ser feita com cabo de aço com bitola mínima de 1/2 polegada tracionado por talha de 2 toneladas de tração, no mínimo.

20. ARRUMAÇÃO DA CARGA

- _____ - Em toda a jurisdição, a arrumação da carga nas balsas não poderá obstruir a visibilidade do passadiço, devendo ser garantido a visibilidade da água pela proa a uma distância menor que um comprimento do comboio;
- _____ - As balsas que transportam veículos deverão possuir borda-falsa com 40cm de altura, no mínimo, e serem equipadas com olhais soldados, peias de cabo de aço de 1/2 polegada ou mais, com mão costurada ou abotoada (mínimo de 3 grampos) dispendo de macacos esticadores de 1 polegada, ou mais, com 2 parafusos, sendo 4 peias por veículo. Não é permitido usar um mesmo olhal para dois veículos.
- _____ - Devem possuir, também cavaletes de ferro, com reserva de capacidade para suportar o peso das carretas desacompanhadas do cavalo mecânico e um calço triangular para cada trem de rodas.

DOTAÇÃO DE EXTINTORES DE INCÊNDIO

| Área | | Quantidade e localização | Classe dos extintores |
|------------------------------------|--|---|-----------------------|
| Área de segurança | Passadiço e camarim de cartas | 1 | C-2 |
| | Sala de Rádio | 1 (próximo da saída) | C-2 ^(*) |
| Área de Acomodações | Camarotes, Banheiros, espaços públicos, escritórios, etc. ..., e paióis, depósitos e copas associados | 1 em cada corredor principal em cada convés, adequadamente localizado de forma que nenhum espaço esteja a mais de 20m de um extintor. | A-2 ou B-2 |
| Área de serviço | Cozinhas | 1 para cada 200m ² ou fração, adequado ao risco envolvido | B-2 ou C-2 |
| | Paióis, incluindo de tintas e lâmpadas | 1 para cada 200m ² ou fração, adequado ao risco envolvido | A-2 ou B-2 |
| Espaço de Máquinas ^(2*) | Espaços contendo caldeiras a óleo (principal ou auxiliar) ou qualquer unidade de óleo combustível sujeita a descarga sob pressão da bomba de serviço de óleo combustível | 2 ^{(*)3} | B-2 |
| | Espaços contendo motores de combustão interna ou turbinas a gás para a propulsão | 1 | B-5 ^{(*)4} |
| | | 1 Para cada 1000 BHP, mas não menos que 2 nem mais que 6 ^{(*)5} | B-2 |
| | Espaços auxiliares contendo motores de combustão interna ou turbinas a gás. | 1 ^{(*)6} ^{(*)7} | B-3 |
| | | 1 próximo da saída ^{(*)7} | B-2 |
| | Espaços auxiliares contendo geradores de emergência | 1 próximo da saída | C-2 |
| Área de Carga | Praça de bombas | 1 | B-2 |
| | Área de carga | Nenhum | |

OBSERVAÇÕES:

(*1) – embarcações não empregadas em viagens internacionais podem substituir por 2 C-1.

(*2) – um extintor C-2 deve estar imediatamente disponível para as áreas do gerador de serviço e do quadro elétrico principal e, adicionalmente, um C-2 deve estar convenientemente localizado a uma distância sem obstruções não superior a 15m de qualquer ponto do compartimento principal de máquinas. Esses extintores não necessitam ser exigidos em adição aos outros extintores regulamentares.

(*3) – embarcações com AB > 1.000 necessitam apenas 1.

(*4) – embarcações com AB > 1.000 podem substituir por 1 B-4.

(*5) – apenas 1 é exigido para barcos com AB inferior a 50.

(*6) – se uma caldeira auxiliar está instalada no espaço, o extintor B-5 previamente exigido para a caldeira pode ser substituído. Não é exigido quando um sistema fixo estiver instalado.

(*7) – não exigido para embarcações com AB < 300.

DOTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E DOCUMENTAÇÃO

a) NAVEGAÇÃO

| Equipamento / Sistema | Emb. GEV e classif. Com AB < 500 | Emb. GEV e classif. com AB > 500 | Demais embarcações |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|
| Agulha giroscópica ou magnética | não | sim | não |
| Radar | não | (*2) | não |
| Ecobatímetro | (*1) | (*1) | não |
| Lanterna portátil com pilhas sobressalentes | sim | sim | sim |
| binóculo | sim | sim | Não |
| Buzina ou apito | Sim (*3) | sim | Sim (*4) |
| Prumo de mão | sim | sim | não |
| Limpador de pára-brisa | sim | sim | não |
| Alarme de alta temperatura | sim | sim | não |
| Alarme de baixa pressão do óleo lubrificante | sim | sim | não |
| Indicador do angulo do leme/ indicador de rotação | não | sim | não |
| Quadro elétrico de luzes/sistema de comunicação | não | sim | não |
| Sistema de comunicação que possibilite ao Comando da embarcação divulgação de informações gerais por intermédio de alto-falantes aos locais normalmente ocupados pelos passageiros. | (*5) | (*5) | (*5) |

NOTAS:

* 1 – recomendo para embarcações com AB > 100 construídas até 01/12/98 e obrigatório para embarcações com AV > 100 construídas após 01/12/98, exceto se empregadas exclusivamente em travessias.

* 2 – recomendo para embarcações construídas antes de 01/12/98 e obrigatório para embarcações construídas após 01/12/98.

* 3 – exceto para embarcações sem propulsão quando rebocada/empurrada.

* 4 – embarcações propulsadas de passageiros com AB ≤ 50 e embarcações propulsadas com AB ≤ 100.

* 5 – obrigatório para embarcações destinadas a transportar mais de 200 passageiros.

b) DOCUMENTAÇÃO

1) Embarcações GEV e Classif. com AB < 500

| | |
|--|---|
| Regras para Evitar Abalroamento | Cartão de Tripulação de Segurança |
| Título de Inscrição ou Provisão de Registro | Caderneta de Inscrição e Registro de Cada Tripulante |
| Certificado ou Notas de Arqueação | Certificado de Borda-Livre |
| Certificado de Conformidade para Transporte de Gases Liqüefeitos a Granel. | Certificado de Conformidade para Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel |
| Termo de Responsabilidade | Certificado de Segurança de Navegação |
| Plano de Segurança | Tabelas ou Quadros de Balizamento |
| Tabelas ou Quadros de Regras de Governo e Navegação | Tabelas ou Quadros de Sinais Sonoros e Luminosos |
| Tabelas / Quadros de Sinais de Salvamento | Tabelas ou Quadros de Primeiros Socorros |

2) Embarcações classificadas com AB ≥ 500

| | |
|---|---|
| Regras para Evitar Abalroamento | Cartão de Tripulação de Segurança |
| Título de Inscrição ou Provisão de Registro | Caderneta de Inscrição e Registro de Cada Tripulante |
| Certificado ou Notas de Arqueação | Certificado de Borda-Livre |
| Certificado de Conformidade para Transporte de Gases Liqüefeitos a Granel | Certificado de Conformidade para Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel |
| Termo de Responsabilidade Plano de Segurança | Certificado de Segurança da Navegação |
| Tabelas ou Quadros de Sinais de Sonoros e Luminosos | Tabelas ou Quadros de Regras de Governo e Navegação |
| Tabelas ou Quadros de Sinais de Salvamento | Tabelas ou Quadros de Balizamento |
| Tabelas ou Quadros de Primeiros Socorros | |

3) Demais embarcações

| | |
|---|---|
| Regras para Evitar Abalroamento | Cartão de Tripulação de Segurança |
| Título de Inscrição ou Provisão de Registro | Caderneta de Inscrição e Registro de cada Tripulante |
| Termo de Responsabilidade | Certificado de Borda-Livre |
| Certificado de Conformidade para Transporte de Gases Liqüefeitos a Granel | Certificado de Conformidade para Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel |
| Certificado ou Notas de Arqueação | |

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

FRASEOLOGIA PADRÃO PARA ABORDAGEM

Atenção senhoras e senhores passageiros do B/M _____.

Em cumprimento à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, os inspetores navais da MARINHA DO BRASIL, Capitania dos Portos efetuarão uma vistoria de rotina nessa embarcação, para verificar as condições gerais de segurança, com o objetivo de proporcionar-lhes uma viagem segura.

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

FRASEOLOGIA PADRÃO PARA DIRIGIR-SE AOS PASSAGEIROS AO FINAL DA INSPEÇÃO

MENSAGEM ALFA – Senhoras e senhores passageiros!

Participo que a embarcação não apresenta, neste momento, irregularidades que comprometam a segurança da navegação, portanto pedimos desculpas pelo transtorno e desejamos a todos uma boa viagem.

MARINHA DO BRASIL, CAPITANIA DOS PORTOS, TRABALHANDO POR SUA SEGURANÇA

MENSAGEM BRAVO – Senhoras e senhores passageiros!

Participo que em função das irregularidades encontradas a embarcação deverá retornar para o porto, a fim de sanar as irregularidades observadas. A todos apresentamos nossas desculpas.

MARINHA DO BRASIL, CAPITANIA DOS PORTOS, TRABALHANDO POR SUA SEGURANÇA

DECLARAÇÃO DE ENTRADA/SAÍDA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA DE ESPORTE E/OU RECREIO

STATEMENT OF PORT ENTRY/DEPARTURE OF FOREIGN BOAT OF SPORT AND/OR RECREATION

1 - DADOS GERAIS

(GENERAL INFORMATIONS)

| | |
|---|---|
| - Nome da Embarcação: _____ (Name of the boat) | |
| - Bandeira: _____ (Flag) | - Nº de Registro: _____ (Registry number) |
| - Indicativo de chamada: _____ (Call sign) | - Porto de Procedência: _____ (Port of origin) |
| - Tipo de Embarcação: _____ (Type of boat) (Veleiro, Lancha, outro) (Sail boat, Motor boat, Other) | - Comprimento: _____ (Lenght:) |
| - Quantidade de Embarcações Orgânicas/Tipo: _____ (Organic crafts Number/Type): | |

2 - PROPULSÃO

(PROPULSION)

| |
|--|
| - Vela: _____ (Sail) |
| - Motor: Quantidade _____ /Marca _____ /HP _____ (Quantity) (Manufacturer /Mark) (HP) |

3 - COMUNICAÇÕES

(COMMUNICATIONS)

| | | |
|--|--|---|
| | HF | VHF |
| - Tipo/Modelo: _____ (Type/Model) | | |
| - Faixas de Frequência: _____ (Frequency Bandsread) | | |
| - Canais: _____ (Channels) | | |
| - Fonte de Alimentação: _____ (Power Source) | | |

4 - AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO/ QUANTIDADE
(NAVIGATION AID EQUIPMENT/QUANTITY)

- Radar: _____ /Agulha Magnética: _____ /Giro: _____
(Radar) (Magnetic Compass) //(Gyro Compass)
- Navsat, GPS, Outros: _____ /Radiogoniômetro: _____
(Navsat, GPS, Other) //(Radio Direction Finder)
- Ecobatímetro: _____ /Piloto Automático: _____
(Echo Sounding Equipment) //(Automatic Pilot)

5 - TRIPULANTES E PASSAGEIROS (Nome completo/Nacionalidade/Habilitação)
(CREW AND PASSENGERS) (Full name/ Nationality/Professional qualification)_

- 1 - Comandante: _____
(Master)
- 2 - _____ 3 - _____
- 4 - _____ 5 - _____
- 6 - _____ 7 - _____

6 - DOCUMENTOS EXISTENTES A BORDO
(DOCUMENTS ON BOARD)

- | | | | | |
|--|--------------|--------------------------|-------------|--------------------------|
| - Da Embarcação: (Ship's documents) | SIM (YES) | <input type="checkbox"/> | NÃO (NO) | <input type="checkbox"/> |
| - Autorização do Porto de Procedência: (Permit From Proceeding Port) | SIM (YES) | <input type="checkbox"/> | NÃO (NO) | <input type="checkbox"/> |
| - Cartas Náuticas necessárias para trânsito nos locais visi- tados: (Necessary Nautical Charts) | SIM (YES) | <input type="checkbox"/> | NÃO (NO) | <input type="checkbox"/> |

7 - INTENÇÃO DE MOVIMENTO
(MOVEMENT INTENTIONS)

- Local: _____
(Place)
- Período de Permanência: _____
(Period of Stay)
- Fundeio ou Atracação: _____
(At Anchor or Moored
Alongside)
- Movimentações Previstas: _____
(Planned Moving)

(Qualquer alteração não declarada será objeto de sanção e multa, exceto no caso de emergência devidamente comprovada).

(Any nondeclared change will be subject to penalty and fine, except in case of emergency properly explained).

Local: _____
(Place)

Data: _____
(Date)

 VISTO DE ENTRADA DA CAPITANIA
 (ENTRANCE HARBOURMASTER VISA)

 ASSINATURA DO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO
 (SIGNATURE OF THE MASTER/

SKIPPER)

Solicitações de alterações na intenção de movimento
 (a ser preenchido somente após obtido visto de entrada)
 Solicitation to change the intended route
 (to be filled only after obtaining the entrance visa)

| | |
|---|--|
| Suspende de _____, em ____/____/____ para _____, em ____/____/____ <small>(local) (data) (local) (data)</small> Departing from _____, on ____/____/____ to _____, on ____/____/____ <small>(city) (date) (city) (date)</small> | VISTO CP/DL/AG (HARBOURMASTER VISA) |
|---|--|

 VISTO DE SAÍDA DA CAPITANIA
 (DEPART HARBOURMASTER VISA)

1ª Via - Capitania, Delegacia ou Agência
 (original - Port. Capt., Del, Ag.)

2ª Via - Comandante da Embarcação
 (2nd Copy - Master of the Boat)

OBS.: O Visto de Saída será obtido na CP/DL/AG que tem jurisdição sobre o último Porto Nacional visitado.

(P.S. Depart Harbourmaster visa refers to the last national port visited)

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIA

DATA ____/____/____ HORA: _____

() 0800 280-7200 () Pessoalmente () Outros

Telefones

1 – EMBARCAÇÃO(ÕES) ENVOLVIDA(S): _____

2 – LOCAL DA OCORRÊNCIA: _____

3 – VÍTIMAS: SIM NÃO

FATAIS:

_____ FERIDOS: _____ DESAPARECIDOS: _____

4 – TIPO DE OCORRÊNCIA:

() ABALROAMENTO () EXCESSO DE PASSAGEIROS () ENCALHE
() EXCESSO DE CARGA () NAUFRÁGIO () OUTROS

5 – LOCALIZAÇÃO ATUAL DA(S) EMBARCAÇÃO(ÕES):

6 – DESCRIÇÃO SUCINTA DA OCORRÊNCIA

7 – CONTRAMESTRE DE SERVIÇO: _____

8 – NOME DO CIDADÃO QUE COMUNICOU A OCORRÊNCIA: _____

9 – TELEFONE PARA CONTATO: _____

10 – ENDEREÇO: _____

11 – SUPERVISOR DE SERVIÇO: _____ OF. DE SERVIÇO: _____

12 – RESPONDIDO EM: ____/____/____ NOME DE QUEM RESPONDEU: _____