PARTE 2

RIPEAM, Balizamento, Navegação e Legislação

Regras de governo, luzes e sinais, balizamento IALA B, instrumentos, marés, previsão do tempo, VHF, LESTA, RLESTA e NORMAM-211.

Compilado de publicações públicas e oficiais, organizado pelos itens do programa do exame (NORMAM-211/DPC, Anexo 5-A).
Edição 2026.1 · www.capitao-amador.com

O que é este material

Este compilado reúne, para cada item do programa do Exame de Arrais-Amador (NORMAM-211/DPC, Anexo 5-A, item 3.1), o trecho de uma publicação pública da Marinha do Brasil ou da legislação federal que trata do assunto.

Nada aqui foi reescrito: cada parte reproduz, sem alteração, páginas de uma publicação pública, com o crédito e o endereço de origem na folha que abre a parte. Em caso de diferença entre uma fonte e a norma em vigor, vale a norma.

Como usar

- Cada item do programa tem uma parte, com um só texto de referência: o mais adequado ao nível da prova entre as publicações da Marinha.
- Cada parte abre com uma folha que diz o que o programa pede e qual publicação foi reproduzida.
- Estude uma parte e, em seguida, resolva as questões do mesmo assunto no simulado gratuito do site.
- As páginas reproduzidas mantêm a numeração original da publicação; a numeração do quadro abaixo é a deste PDF.

Treine com questões enquanto estuda. Ler não basta: o que fixa é resolver questões do assunto logo depois de estudá-lo.

No Telegram: t.me/capitao_amador_bot (aponte a câmera para o código ao lado)

No site: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

Programa do exame e onde estudar cada item

Coluna da direita: página deste PDF em que a parte começa (use também os marcadores do leitor de PDF).

Item do programa (NORMAM-211, Anexo 5-A)	Parte deste compilado	Pág.
RIPEAM: luzes e marcas de navegação; Sinais sonoros e luminosos; Regras de governo; Sinais de perigo	RIPEAM: regras de governo, luzes, marcas e sinais Navegação: a Ciência e a Arte, vol. I, cap. 15: Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar; RIPEAM-72, Anexo IV: sinais de perigo	**6**
Sistema de Balizamento Marítimo da IALA região B	Balizamento: sistema IALA região B Navegação: a Ciência e a Arte, vol. I, cap. 13: Auxílios à navegação (13.3 e apêndice C: sistema de balizamento marítimo da IALA)	**36**
Instrumentos náuticos e eletrônicos: agulha magnética (bússola), odômetro, tacômetro, anemômetro, GNSS, ecobatímetro	Instrumentos náuticos e GNSS CFAQ I-M: Noções de Navegação e Manobra da Embarcação (NAV 001), unidades 4 e 6: equipamentos de navegação e GPS	**57**

Comportamento das marés; Conhecimento das curvas de marés; Uso de Tábuas de Marés	Marés e Tábuas das Marés Navegação: a Ciência e a Arte, vol. I, cap. 10: Marés e correntes de maré (10.1.2, 10.1.3 e início de 10.1.9: conceitos básicos, sizígia e quadratura, Tábuas das Marés)	**67**
Noções de meteorologia e consulta à previsão do tempo (sites da DHN e do CPTEC/INPE e aplicativo Boletim ao Mar)	Meteorologia e previsão do tempo Navegação: a Ciência e a Arte, vol. III, cap. 45: Noções de meteorologia para navegantes (45.5 e 45.6: previsão do tempo a bordo e estado do mar)	**74**
Sistema de comunicação móvel marítimo em VHF (fixo e portátil): equipamentos, procedimentos, frequências de chamada de rotina, de socorro, de urgência, de segurança e trânsito; Sinais de perigo e sinais diversos	Comunicações em VHF e sinais de perigo CFAQ I-M: Comunicações (COM 001), item 2.8: operação radiotelefônica, canal 16 e chamadas de socorro, urgência e segurança; CFAQ I-M: Comunicações (COM 001), anexo 1: bandeiras do Código Internacional de Sinais	**90**
Lei que o RLESTA regulamenta: definições, atribuições da Autoridade Marítima e medidas administrativas (apreensão, retenção)	LESTA: Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário Lei nº 9.537/1997 (LESTA)	**103**
Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA, Decreto nº 2.596/98)	RLESTA: Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA)	**115**
NORMAM-211/DPC	NORMAM-211: o que cai na prova NORMAM-211/DPC, cap. 1, itens 1.7 a 1.16: definições, áreas seletivas e de segurança, eventos, dispositivos rebocados, mergulho, aluguel e embarcações estrangeiras; NORMAM-211/DPC, cap. 2: inscrição e registro, prazos, seguro, renovação do TIE, cancelamento, transferência, classificação e marcações no casco; NORMAM-211/DPC, cap. 3: licença de construção e alteração, borda livre, arqueação, vistorias e Certificado de Segurança da Navegação; NORMAM-211/DPC, cap. 4, seções I a IV e item 4.36: bandeira, aviso de saída, áreas de navegação, material de salvatagem, rádio, extintores e dotação; NORMAM-211/DPC, cap. 5: habilitação de amadores; NORMAM-211/DPC, cap. 7, item 7.12: condução de embarcação em estado de embriaguez	**126**

Fontes reproduzidas

Publicação	Endereço de origem
Navegação: a Ciência e a Arte, vol. I, cap. 15: Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar Altineu Pires Miguens · Diretoria de Hidrografia e Navegação, vol. I, 2ª revisão, 2023	https://www.marinha.mil.br/dhn/npublicacoes
RIPEAM-72, Anexo IV: sinais de perigo Diretoria de Portos e Costas	https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/Ripeam_0.pdf
CFAQ I-M: Noções de Navegação e Manobra da Embarcação (NAV 001), unidades 4 e 6: equipamentos de navegação e GPS Diretoria de Portos e Costas · Ensino Profissional Marítimo, Curso de Formação de Aquaviários, 1ª ed., 2013	https://www.pescadorprofissional.com.br/pdf/NOCOES%20DE%20NAVEGACAO%20E%20MANOBRA%20DA%20EMBARCACAO.pdf
CFAQ I-M: Comunicações (COM 001), item 2.8: operação radiotelefônica, canal 16 e chamadas de socorro, urgência e segurança Diretoria de Portos e Costas · Ensino Profissional Marítimo, Curso de Formação de Aquaviários, 1ª ed., 2013	https://www.pescadorprofissional.com.br/pdf/COMUNICACOES.pdf
Lei nº 9.537/1997 (LESTA) Presidência da República · texto compilado do Planalto	https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm
Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA) Presidência da República · texto compilado do Planalto	https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm
NORMAM-211/DPC, cap. 1, itens 1.7 a 1.16: definições, áreas seletivas e de segurança, eventos, dispositivos rebocados, mergulho, aluguel e embarcações estrangeiras Diretoria de Portos e Costas · 1ª revisão, março de 2026	https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-211.pdf

Para baixar à parte, no site da Marinha

Publicações gratuitas que o programa cita e que não são reproduzidas aqui (o Centro de Hidrografia da Marinha condiciona a redistribuição a autorização).

Publicação	Endereço
RIPEAM-72: texto integral Diretoria de Portos e Costas; as emendas posteriores estão no Decreto nº 10.901/2021	https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/Ripeam_0.pdf
NORMAM-211/DPC: texto integral Diretoria de Portos e Costas	https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-211.pdf
NORMAM-601/DHN: auxílios à navegação Diretoria de Hidrografia e Navegação; norma do balizamento	https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dhn/normam/normam-601.pdf
Tábuas das Marés (previsão por porto) Centro de Hidrografia da Marinha; um PDF de três páginas por porto	https://www.marinha.mil.br/chm/tabuas-de-mare

Simbologia da carta sinótica Centro de Hidrografia da Marinha · Serviço Meteorológico Marinho	https://www.marinha.mil.br/chm/sites/www.marinha.mil.br.chm/files/chm_simbologia.pdf

Este compilado não é publicação oficial. Os textos pertencem aos seus autores e órgãos de origem, indicados em cada parte, e são reproduzidos sem alteração para fins de estudo, com distribuição gratuita. Confira sempre a edição em vigor no endereço de origem.

PARTE 1

RIPEAM: regras de governo, luzes, marcas e sinais

O QUE O PROGRAMA PEDE

- RIPEAM: luzes e marcas de navegação
- Sinais sonoros e luminosos
- Regras de governo
- Sinais de perigo

FONTE REPRODUZIDA NESTA PARTE

Navegação: a Ciência e a Arte, vol. I, cap. 15: Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar
Altineu Pires Miguens · Diretoria de Hidrografia e Navegação, vol. I, 2ª revisão, 2023
https://www.marinha.mil.br/dhn/npublicacoes

RIPEAM-72, Anexo IV: sinais de perigo
Diretoria de Portos e Costas
https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/Ripeam_0.pdf

O capítulo explica todas as partes do regulamento com figuras. O texto integral do RIPEAM-72 está no endereço do quadro de publicações para baixar à parte.

Terminou esta parte? Resolva questões do assunto.
Telegram: t.me/capitao_amador_bot
Simulado no site: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

15

REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTO NO MAR

15.1 INTRODUÇÃO

O Brasil é Parte na Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (COLREG-72), da Organização Marítima Internacional (IMO), a qual vem sendo atualizada por emendas, sendo as adotadas pela Resolução A.1085 (28), da Assembleia da IMO, as mais recentes.

A Convenção no Artigo IX (idiomas), estabelece que: "*A presente Convenção é instituída, juntamente com o Regulamento, em um único exemplar redigido nos idiomas inglês e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Serão preparadas e depositadas, juntamente com o original assinado, traduções oficiais nos idiomas russo e espanhol*".

Assim, ressalta-se que a tradução para o nosso idioma não é uma das traduções oficiais e, portanto, deve-se ter cautela com alguns termos do seu texto, sendo aconselhável, sempre que possível, conhecer a versão no idioma inglês.

Este Capítulo tem o fito de enfatizar alguns aspectos do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar, doravante denominado RIPEAM, sem, no entanto, pretender substituir a sua leitura atenta, o que deve ser preferencialmente feito com o uso da publicação disponibilizada para consulta no sítio da internet da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO), no endereço:

"https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/ripeam_colreg_consolidada_com_emd_dez2013.pdf ".

Nos itens seguintes, que contêm transcrições do RIPEAM, faz-se importante destacar que as observações inseridas nos quadros, bem como as figuras que ilustram algumas regras, não fazem parte do texto legal, tendo o intuito, tão somente, de facilitar o entendimento dos termos e conceitos empregados na Convenção.

15.2 GENERALIDADES (PARTE A DO RIPEAM)

O RIPEAM, na sua Regra 3 (Definições Gerais), estabelece algumas definições:

a) A palavra "**embarcação**" designa qualquer tipo de embarcação, inclusive embarcações sem calado, naves de voo rasante e hidroaviões utilizados ou capazes de serem utilizados como meio de transporte sobre a água.

b) O termo "**embarcação de propulsão mecânica**" designa qualquer embarcação que se movimente por meio de máquinas ou motores.

c) O termo "**embarcação a vela**" designa qualquer embarcação sob vela desde que sua máquina de propulsão, se houver, não esteja em uso.

d) O termo "**embarcação engajada na pesca**" designa qualquer embarcação que pesque a partir de redes, linhas, redes de arrasto ou qualquer outro equipamento de pesca que restringe sua manobrabilidade, mas não inclui uma embarcação que pesque utilizando corrico ou outros equipamentos de pesca que não restringem sua manobrabilidade.

Sempre que, na Convenção, são referidas manobras ou a capacidade de manobrar, significa a alteração de rumo, velocidade ou ambas.

e) A palavra "**hidroavião**" designa qualquer aeronave projetada para manobrar sobre a água.

f) O termo "**embarcação sem governo**" designa uma embarcação que, por alguma circunstância excepcional, se encontra incapaz de manobrar como determinado por estas Regras e, portanto, está incapacitada de se manter fora do caminho de outra embarcação.

A restrição de manobra é um caráter excepcional relativo à condição temporária (e.g. avaria), serviço sendo desempenhado (e.g. sondagem que impeça ou dificulte a alteração de rumo ou velocidade) ou mesmo estar com pouca margem de possibilidade de alteração de rumo ou velocidade (e.g. devido ao efeito de *squat* um navio operando com pequeno pé de piloto, ou *under keel clearence* (UKC), tem dificuldades em alterar a velocidade).

g) O termo "**embarcação com capacidade de manobra restrita**" designa uma embarcação que, devido à natureza de seus serviços, se encontra restrita em sua capacidade de manobrar como determinado por estas Regras e, portanto, está incapacitada de se manter fora da rota de outra embarcação. O termo "embarcação com capacidade de manobrar restrita" compreende, mas não se limita aos seguintes casos:

I. as embarcações engajadas em serviços de colocação, manutenção ou retirada de sinais de navegação, cabos ou tubulações submarinas;

II. as embarcações engajadas em serviços de dragagem, levantamentos hidrográficos ou oceanográficos ou trabalhos submarinos;

III. as embarcações engajadas em reabastecimento ou transferência de pessoas, provisões ou carga enquanto em movimento;

IV. as embarcações engajadas em lançamentos ou recolhimentos de aeronaves;

V. as embarcações engajadas em operações de remoção de minas; e

VI. as embarcações engajadas em operação de reboque, que, por sua natureza, dificilmente permitem ao rebocador e a seu reboque desviarem-se do seu rumo.

h) O termo "**embarcação restrita devido a seu calado**" designa uma embarcação de propulsão mecânica que, devido a seu calado em relação à profundidade e largura de água navegável disponível, está com severas restrições quanto à sua capacidade de se desviar do rumo que está seguindo.

i) O termo "**em movimento**" se aplica a todas as embarcações que não se encontram fundeadas, amarradas à terra ou encalhadas.

O termo "em movimento" é uma tradução da condição *UNDERWAY* prevista na versão em inglês. O termo em português, isoladamente, pode induzir alguma confusão, uma vez que o navio pode estar "em movimento" ainda que parado sem seguimento. Portanto, o item i) deve ser observado sempre que o termo "em movimento" for mencionado.

j) As palavras "**comprimento**" e "**boca**" de uma embarcação designam seu comprimento de roda a roda e sua largura máxima.

k) Duas embarcações são consideradas "**no visual**" quando uma pode ser observada pela outra visualmente.

l) O termo "**visibilidade restrita**" designa qualquer condição na qual a visibilidade é prejudicada por nevoeiro, névoa, nevada, chuvas pesadas, tempestades de areia ou qualquer causa semelhante.

m) O termo *wing-in-ground* (WIG) *craft* (**nave de voo rasante**), significa uma nave multimodal que, em seu principal modo de operação, voa próximo à superfície utilizando a ação do efeito superfície (ver a Figura 15.1).

Figura 15.1 – Wing-in-Ground (WIG) craft (nave de voo rasante)



15.3 REGRAS DE GOVERNO E NAVEGAÇÃO (PARTE B DO RIPEAM)

Nessa Parte do RIPEAM, há três Seções, em que são previstas regras para condução de embarcações em **"Qualquer Condição de Visibilidade"**, **"No Visual uma da Outra"** e "Em Visibilidade Restrita". A seguir, algumas regras são destacadas, no entanto, o grifo dado não tem qualquer cunho legal.

REGRA 5 – Vigilância

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

Note que a regra enfatiza a necessidade da vigilância "por todos os meios apropriados", o que denota, uma vez mais, ser mister manter a consciência situacional a todo tempo, inclusive no tocante ao tráfego em torno do navio.

REGRA 6 – Velocidade de Segurança

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

O texto lista fatores a serem considerados para aquilatar a velocidade de segurança. O navegante deverá considerá-los, na ausência de normas específicas. A regra também traz a importância de conhecer perfeitamente as reações do navio em termos de, por exemplo, distância percorrida até perder totalmente o seguimento, a partir de uma dada velocidade.

REGRA 7 – Risco de Abalroamento

Cada embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.

Especial atenção é preciso ter quando existem marcações de um outro navio, com pequenas variações e distância decrescente, visto que, por vezes, aquela pequena variação de marcação pode ser decorrente do balanço do navio, de oscilações da proa ou mesmo de variação do ponto visado. Situações como essa podem ser mal interpretadas e causar a protelação de alguma providência.

REGRA 8 – Manobras Para Evitar Abalroamento

Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de marinharia.

Qualquer alteração de rumo e/ou de velocidade para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias do caso permitirem, ser ampla o suficiente para ser aparentemente clara

a outra embarcação que esteja observando visualmente ou pelo radar. Devem ser evitadas pequenas alterações sucessivas de rumo e/ou velocidade.

Alterações de rumo e velocidade devem ser francas, caso a situação permita, de maneira a ser percebida sem dúvidas pelos demais navios presentes na área.

Deve ser continuamente avaliada a efetividade de sua manobra, até que a outra embarcação tenha finalmente passado e esteja safa (segura).

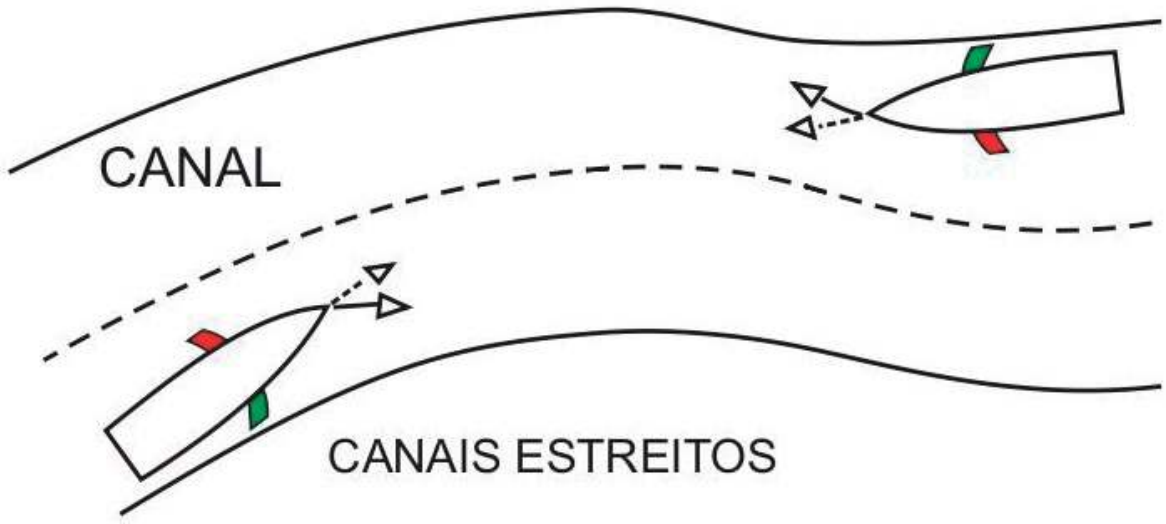
Caso necessário, para evitar colisão ou para permitir mais tempo para avaliação da situação, reduza velocidade ou corte todo seu seguimento, parando ou invertendo as máquinas.

REGRA 9 – Canais Estreitos

Uma embarcação que estiver navegando ao longo de um canal estreito ou numa via de acesso deverá se manter tão próxima quanto seja possível e seguro do limite exterior desse canal ou via de acesso que estiver a seu boreste (ver a Figura 15.2).

Embarcações de menos de 20 metros de comprimento ou embarcações a vela não deverão interferir na passagem de outra embarcação que só possa navegar com segurança dentro de um canal estreito ou via de acesso.

Figura 15.2 – REGRA 9 – Canais Estreitos



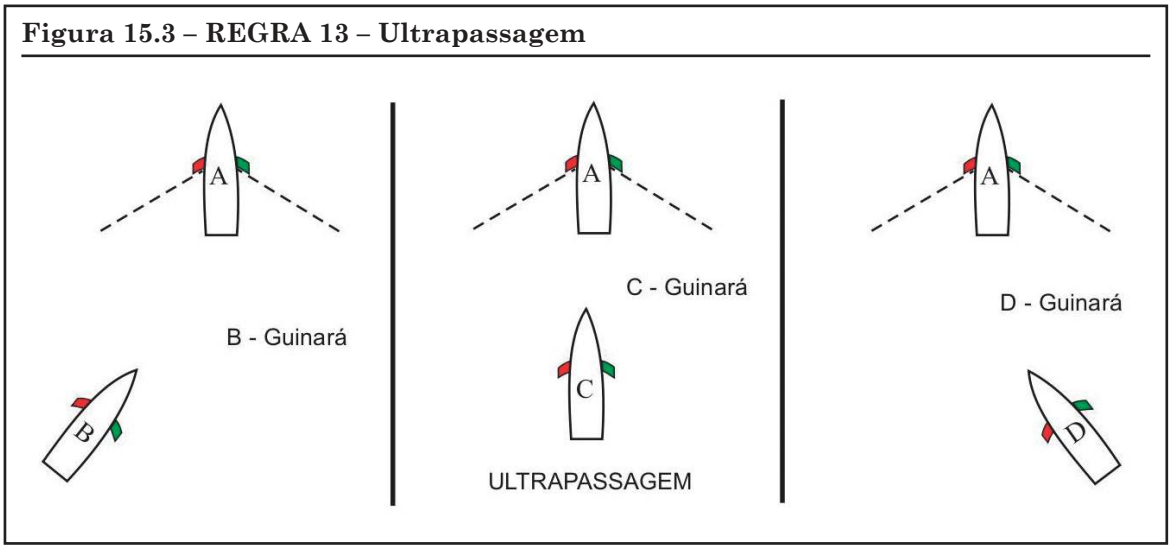
REGRA 13 – Ultrapassagem

Quaisquer que sejam as disposições contidas nas Regras da Parte B, Seções I e II, toda embarcação que esteja ultrapassando outra deverá manter-se fora do caminho desta outra.

Deverá ser considerada uma embarcação alcançando outra, toda embarcação que se aproximar de outra, vinda de uma direção de mais de 22,5 graus para ré do través dessa última, isto é, que se ache numa posição tal em relação à embarcação alcançada que, durante

a noite, só poderá ver a luz de alcançado (ou de popa) dessa outra, sem avistar nenhuma de suas luzes de bordo (Figura 15.3).

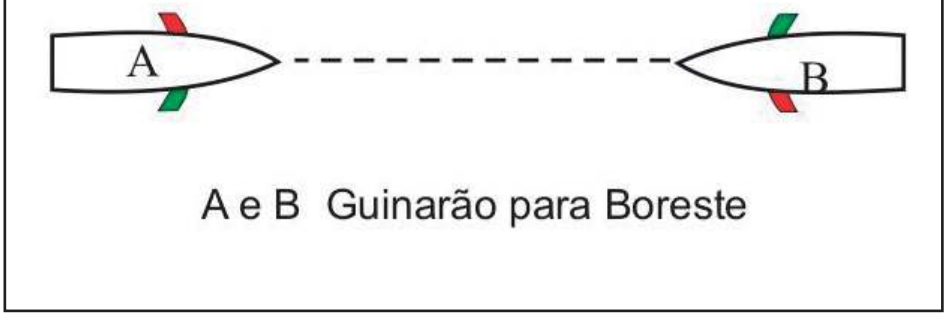
Figura 15.3 – REGRA 13 – Ultrapassagem



REGRA 14 – Situação de Roda a Roda

Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra (Figura 15.4).

Figura 15.4 – REGRA 14 – Situação de Roda a Roda



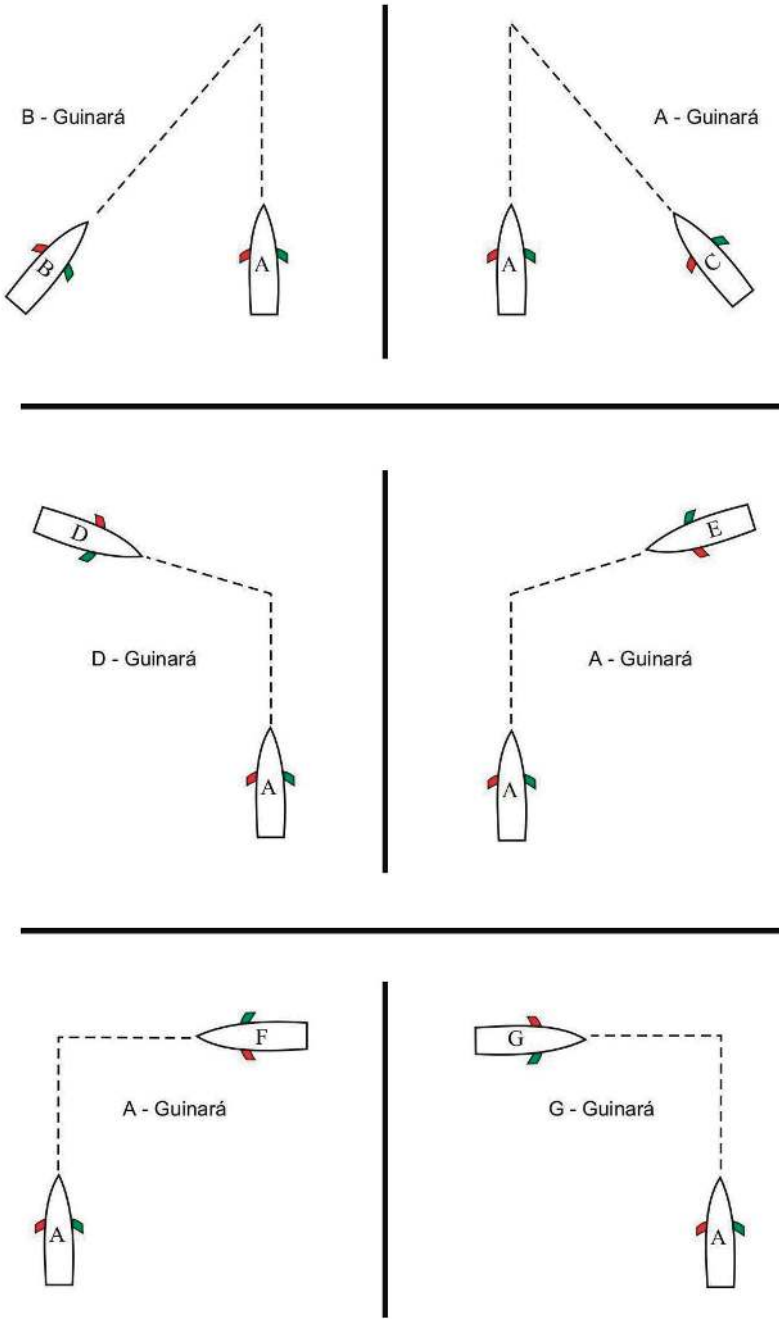
Deve-se considerar a existência de tal situação quando as embarcações se avistam uma à proa da outra ou em marcações próximas da proa, de tal modo que, durante a noite, uma verá as luzes dos mastros da outra, enfiadas ou quase enfiadas e/ou as luzes de ambos os bordos e, durante o dia uma embarcação observe o correspondente aspecto da outra embarcação.

Quando houver dúvida sobre a existência de tal situação, a embarcação em dúvida deverá considerá-la como existente e manobrar de acordo.

REGRA 15 – Situação de Rumos Cruzados

Quando duas embarcações de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de abalroamento, a embarcação que avista a outra por boreste deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias permitam, evitará cruzar sua proa (Figura 15.5).

Figura 15.5 – REGRA 15 – Situação de Rumos Cruzados



REGRA 16 – Ação da Embarcação Obrigada a Manobrar

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

REGRA 17 – Ação da Embarcação que tem Preferência

Quando uma embarcação for obrigada a manobrar, a outra deverá manter seu rumo e sua velocidade. Entretanto, a embarcação que tem preferência poderá manobrar para evitar um abalroamento, tão logo lhe pareça que a embarcação obrigada a manobrar não esteja manobrando apropriadamente em cumprimento a estas Regras.

É primordial que sejam evitadas situações de risco, assim a equipe de passadiço deve estar pronta para agir, caso perceba estar diante de uma embarcação, que obrigada a manobrar por força do RIPEAM, não o faça em tempo considerado razoável.

Um recurso interessante, no caso de uma situação semelhante à descrita, caso possível, será reduzir a velocidade.

15.3.1 Responsabilidade entre Embarcações

De modo a determinar qual embarcação é obrigada a manobrar nas diversas situações de aproximação, é essencial conhecer a ordem de prioridade entre embarcações estabelecida na Regra 18 (Responsabilidade entre Embarcações) do RIPEAM. Em resumo, a ordem de precedência entre os vários tipos de embarcações é a seguinte:

a) Qualquer **embarcação sendo ultrapassada** é a "mais privilegiada". Todas as outras embarcações – a vela, engajadas na pesca, com capacidade de manobra restrita ou mesmo sem governo – devem manter-se fora do caminho de uma embarcação que estejam ultrapassando.

b) **Embarcações sem governo são as que se seguem na ordem de precedência.** Todas as embarcações listadas abaixo devem manter-se fora do caminho de uma embarcação sem governo.

c) **Embarcações com capacidade de manobra restrita**.

d) **Embarcações restritas devido ao seu calado** (se exibindo as luzes ou marca diurna prescritas no RIPEAM para esta situação) têm precedência sobre as embarcações listadas abaixo. Devem sempre, entretanto, navegar com particular precaução.

e) **Embarcações engajadas na pesca** têm precedência sobre embarcações a vela e de propulsão mecânica.

f) **Embarcações a vela**.

g) **Embarcações de propulsão mecânica**.

h) **Hidroaviões** sobre a água devem, de modo geral, manter-se afastados de todas as embarcações e evitar atrapalhar sua navegação. Entretanto, as áreas de pouso de hidroaviões, representadas nas Cartas Náuticas, devem ser respeitadas.

15.4 LUZES E MARCAS (PARTE C DO RIPEAM)

Na Parte C são previstas as regras para a exposição de luzes e marcas nas embarcações, decorrentes de suas diferentes condições de governo e propulsão, no instante de sua navegação.

A seguir, algumas regras são destacadas, integral ou parcialmente, fazendo-se observar, no entanto, que o grifo dado não tem qualquer cunho legal.

As figuras que ilustram algumas regras têm como fonte de reprodução a publicação DHN-0615-2 – LUZES E MARCAS.

REGRA 20 – Aplicação

As Regras da Parte C do RIPEAM se aplicam em todas as condições de tempo.

As Regras referentes às luzes se aplicam do pôr ao nascer do Sol e, durante esse período, não devem ser exibidas outras luzes, exceto aquelas que não possam ser confundidas com as luzes especificadas nessas Regras, que não prejudiquem sua visibilidade ou suas características distintivas ou interfiram na manutenção de vigilância apropriada.

As luzes prescritas nessas Regras, se instaladas, também serão exibidas entre o nascer e o pôr do sol em visibilidade restrita e poderão ser exibidas em todas as demais circunstâncias quando parecer necessário.

As Regras referentes a marcas se aplicam ao período diurno.

Note-se que a regra dá provimento ao acendimento das luzes, mesmo durante o dia quando em baixa visibilidade ou mesmo quando assim for entendido como necessário. A restrição é tão somente quanto a outras emissões luminosas que possam confundir-se com as previstas.

REGRA 21 – Definições

a) "**Luz de mastro**" significa uma luz branca contínua, situada sobre o eixo longitudinal da embarcação, visível em um setor horizontal de 225 graus desde a proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través em ambos os bordos da embarcação.

b) "**Luzes de bordos**" significam luzes contínuas, uma verde a boreste e uma encarnada a bombordo, visíveis em setores horizontais de 112,5 graus desde a proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través de seu respectivo bordo. Em embarcações de comprimento inferior a 20 metros, as luzes de bordos podem ser combinadas em uma única lanterna instalada sobre o eixo longitudinal da embarcação.

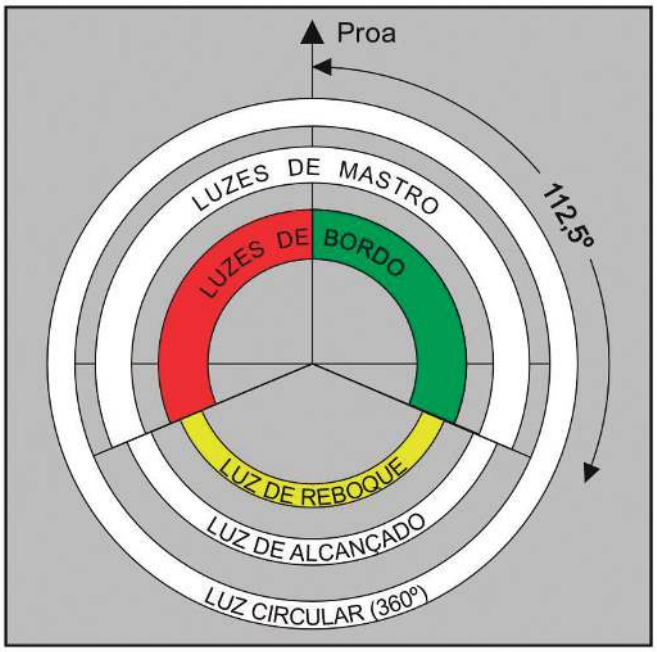
c) "**Luz de alcançado**" significa uma luz branca contínua situada tão próximo quanto possível da popa, visível num setor horizontal de 135 graus, e posicionada de modo a projetar sua luz sobre um setor de 67,5 graus, de cada bordo, a partir da popa.

d) "**Luz de reboque**" significa uma luz amarela com as mesmas características da luz de alcançado, definidas no parágrafo (c) desta Regra.

e) "**Luz circular**" significa uma luz contínua visível num arco de horizonte de 360 graus.

f) "**Luz intermitente**" significa uma luz com lampejos em intervalos regulares de frequência igual ou superior a 120 lampejos por minuto.

Figura 15.6 – REGRA 21 – Setores de visibilidade das luzes padrões de navegação



REGRA 22 – Visibilidade das Luzes

As Luzes prescritas no RIPEAM devem ter uma intensidade como especificado na Seção 8 do seu Anexo I, de modo a serem visíveis nas seguintes distâncias mínimas:

Em embarcações de comprimento **igual ou superior a 50 metros**:

a) luz de mastro, 6 milhas;

b) luzes de bordos, 3 milhas; e

c) luz de alcançado, 3 milhas.

Em embarcações de comprimento **igual ou superior a 12 metros, porém inferior a 50 metros**:

a) luz de mastro, 5 milhas; quando o comprimento da embarcação for inferior a 20 metros, 3 milhas;

b) luzes de bordos, 2 milhas; e

c) luz de alcançado, 2 milhas.

Em embarcações de comprimento **inferior a 12 metros**:

a) luz de mastro, 2 milhas;

b) luzes de bordos, 1 milha; e

c) luz de alcançado, 2 milhas.

Ressalta-se que os alcances das luzes (e.g. Luz de Mastro e Luze de Bordos) são diferentes, portanto, as luzes serão percebidas conforme o navio se aproximar. Primeiramente, as luzes de mastro e, quando mais próximo, as luzes de bordo.

REGRA 23 – Embarcação de Propulsão Mecânica em Movimento

a) Uma embarcação de propulsão mecânica em movimento deve exibir (Figura 15.7):

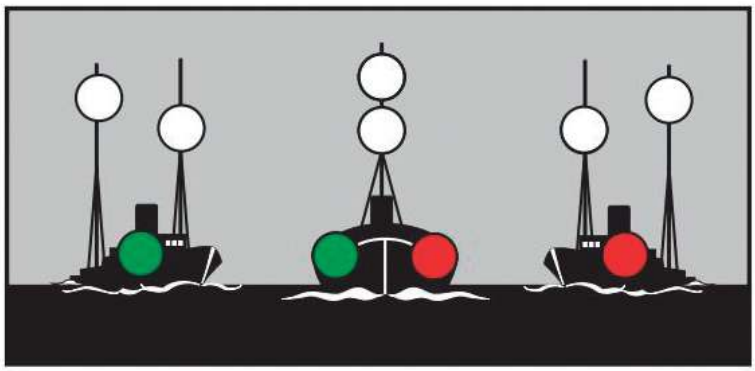
(I) uma luz de mastro a vante;

(II) uma segunda luz de mastro, à ré e mais alta que a de vante; uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros não é obrigada a exibir esta segunda luz de mastro, mas poderá fazê-lo;

(III) luzes de bordos; e

(IV) uma luz de alcançado.

Figura 15.7 – REGRA 23 (a) – Embarcação de Propulsão Mecânica em Movimento



b) Uma embarcação de colchão de ar, quando operando sem calado, deve exibir, além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma luz circular intermitente amarela.

c) Uma nave de voo rasante (WIG) somente quando estiver decolando, amerrisando e em voo próximo à superfície, deverá exibir, além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma luz circular intermitente encarnada, de alta intensidade.

(I) Uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 12 metros de comprimento pode, em vez das luzes no parágrafo (a) desta Regra, exibir uma luz circular branca e luzes de bordos.

(II) Uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 7 metros de comprimento, cuja velocidade máxima não exceda 7 nós pode, em vez das luzes prescritas no parágrafo (a) dessa Regra, exibir uma luz circular banca e deve, se possível, também luzes de bordos; e

(III) A luz de mastro ou luz circular branca em uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 12 metros de comprimento pode ser deslocada do eixo longitudinal da embarcação se a adaptação no eixo não for possível, desde que as luzes de bordos estejam combinadas em uma lanterna que deverá estar localizada no eixo longitudinal da embarcação, ou colocada o mais próximo possível da mesma linha longitudinal sobre a qual se encontra a luz de mastro ou a luz circular branca.

REGRA 24 – Rebocando e Empurrando

a) Quando rebocando, uma embarcação de propulsão mecânica deve exibir:

(I) em lugar da luz prescrita na Regra 23(a) (I) ou (a) (II), duas luzes de mastro, em linha vertical (ver a Figura 15.8a). Quando o comprimento do reboque, medido a partir da popa do rebocador até a popa do rebocado for superior a 200m, três dessas luzes em linha vertical (ver a Figura 15.8b);

(II) luzes de bordos;

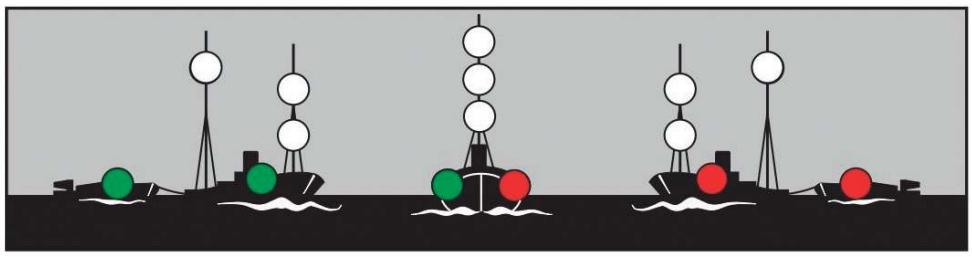
(III) luz de alcançado;

(IV) luz de reboque, em linha vertical, acima da luz de alcançado; e

(V) quando o comprimento de reboque for superior a 200 metros, uma marca em forma de losango, situada onde melhor possa ser vista.

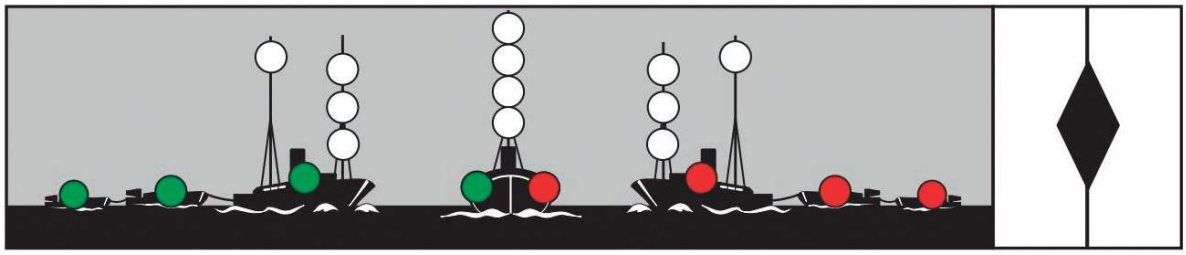
Figura 15.8 – Embarcação em Faina de Reboque

a) comprimento do reboque inferior a 200 metros



Regras 24 (a), (d) e (e)

b) comprimento do reboque superior a 200 metros



Regras 24 (a), (d) e (e)

b) Quando uma embarcação empurradora e uma embarcação empurrada estão rigidamente ligadas entre si, formando uma unidade integrada, elas devem ser consideradas como uma só embarcação de propulsão mecânica e exibir as luzes prescritas na Regra 23.

c) Uma embarcação de propulsão mecânica empurrando ou rebocando a contrabordo, exceto no caso de uma unidade integrada, deve exibir:

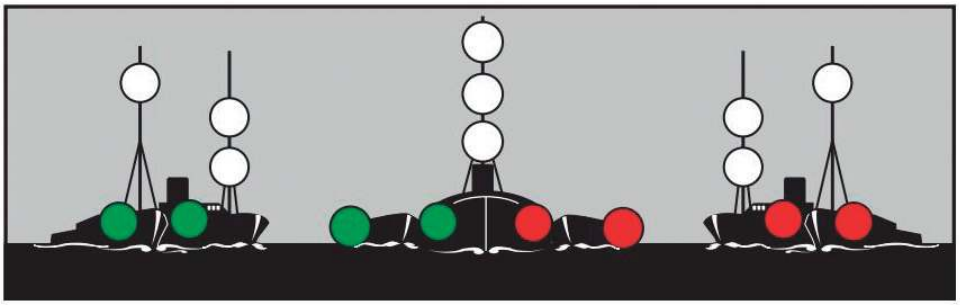
(I) em lugar da luz prescrita na Regra 23(a) (I) ou (a) (II), duas luzes de mastro, em linha vertical (ver Figura 15.9);

(II) luzes de bordos; e

(III) luz de alcançado.

d) Uma embarcação de propulsão mecânica, à qual se apliquem os parágrafos (a) ou (c) desta Regra, deverá também cumprir a Regra 23(a) (II).

Figura 15.9 – Embarcação em Faina de Reboque a Contrabordo ou Empurra



Regras 24 (c), (e) e (f)

e) Uma embarcação ou um objeto sendo rebocado, outros que os mencionados no parágrafo (g) desta Regra, deve exibir:

(I) luzes de bordos;

(II) luz de alcançado; e

(III) quando o comprimento do reboque for superior a 200 metros, uma marca em forma de losango onde melhor possa ser vista.

f) Sempre que qualquer número de embarcações, rebocadas a contrabordo ou empurradas em um só grupo, deverá esse grupo exibir as luzes como uma única embarcação:

(I) uma embarcação empurrada adiante que não seja parte de uma unidade integrada deve exibir, no extremo de vante, luzes de bordo; e

(II) uma embarcação rebocada a contrabordo deve exibir uma luz de alcançado e, no extremo de vante, luzes de bordos.

g) Uma embarcação ou um objeto parcialmente submerso, difícil de ser avistado, ou uma combinação de tais embarcações ou objetos sendo rebocados, deve exibir:

(I) se com menos de 25 metros de boca, uma luz circular branca sobre ou próxima à extremidade de vante e uma sobre ou próxima à extremidade de vante e uma sobre ou próxima à extremidade de ré, exceto para os "dracones", que estão dispensados de exibir a luz sobre ou próxima da extremidade de vante;

(II) se com 25 metros ou mais de boca, duas luzes circulares brancas adicionais, colocadas nas bordas ou em suas proximidades;

(III) se com mais de 100 metros de comprimento, luzes circulares brancas adicionais entre as luzes prescritas nos subparágrafos (I) e (II), de modo que a distância ente as luzes não exceda a 100 metros; e

(IV) uma marca em forma de losango na extremidade de ré ou próximo à extremidade de ré da última embarcação ou objeto sendo rebocado e, se o comprimento do reboque exceder a 200 metros, uma marca adicional em forma de losango, onde melhor possa ser vista, localizada o mais avante possível.

REGRA 25 – Embarcações a Vela em Movimento e Embarcações a Remo

a) Uma embarcação a vela em movimento deve exibir (ver a Figura 15.10a):

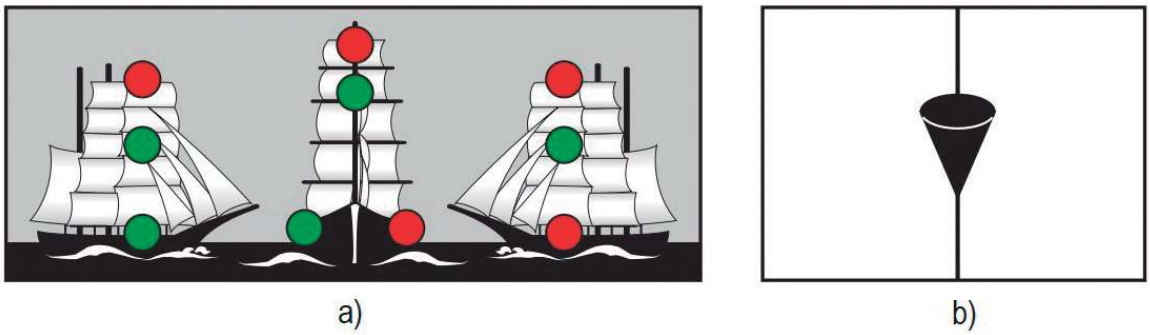
(I) luzes de bordos; e

(II) luz de alcançado.

b) Em uma embarcação a vela de comprimento inferior a 20 metros, as luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra podem ser exibidas por meio de uma lanterna combinada, instalada no ou próximo do tope do mastro, onde melhor possa ser vista.

c) Além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma embarcação a vela em movimento pode exibir, no, ou próximo do tope do mastro, onde melhor possam ser vistas, duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior encarnada e a inferior verde (ver a Figura 15.10a), mas estas luzes não poderão ser usadas juntamente com a lanterna combinada, conforme permitida no parágrafo (b) desta Regra.

Figura 15.10 – REGRA 25 – Embarcações a Vela em Movimento



(I) Uma embarcação a vela de comprimento inferior a 7 metros deve, se possível, exibir as luzes prescritas nos parágrafos (a) ou (b) desta Regra, mas, caso não o faça, deve ter sempre pronta uma lanterna elétrica ou uma lanterna a óleo acesa, exibindo luz branca, que será mostrada com tempo suficiente para evitar um abalroamento; e

(II) Uma embarcação a remo pode exibir as luzes prescritas nesta Regra para embarcações a vela, mas, caso não o faça, deve ter sempre pronta uma lanterna elétrica ou uma lanterna a óleo acesa, exibindo luz branca, que será mostrada com o tempo suficiente para evitar um abalroamento.

e) Uma embarcação navegando a vela, quando também usando sua propulsão mecânica, deve exibir a vante, onde melhor possa ser vista, uma marca em forma de cone, com o vértice para baixo (ver a Figura 15.10b).

REGRA 26 – Embarcações de Pesca

a) Uma embarcação engajada na pesca, em movimento ou fundeada, deve exibir apenas as luzes e as marcas prescritas nesta Regra.

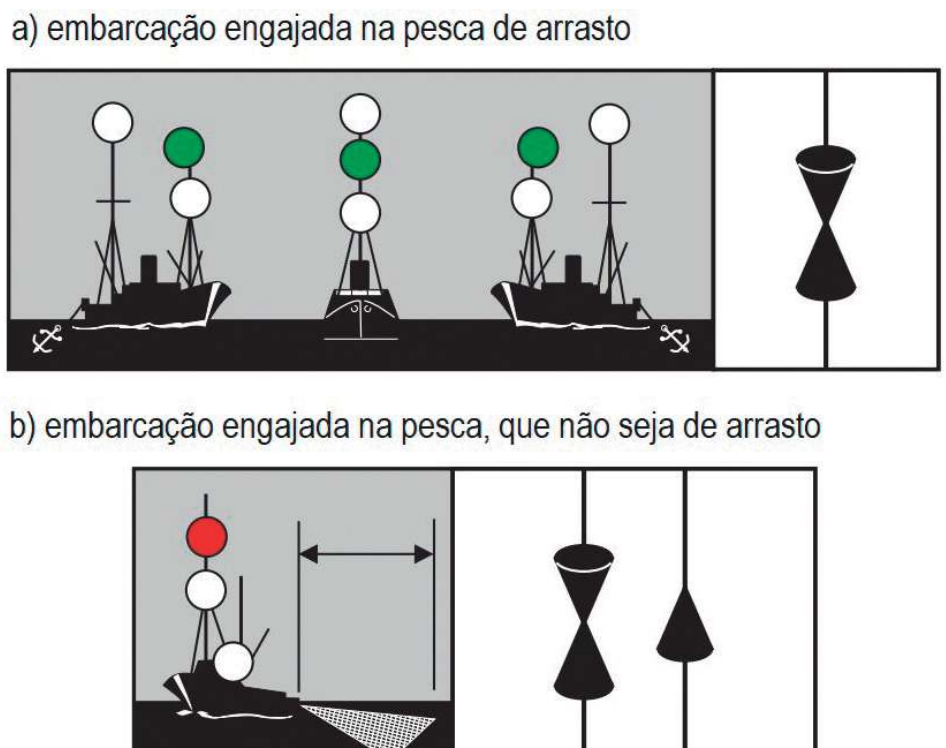
b) Uma embarcação engajada na pesca de arrasto, pelo que se entende o arrastar através da água uma rede ou outro dispositivo usado como aparelho de pesca, deve exibir (ver a Figura 15.11a):

(I) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior verde e a inferior branca, ou uma marca composta por dois cones unidos por seus vértices, dispostos na vertical;

(II) uma luz de mastro, por ante-a-ré e acima da luz circular verde; uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros não será obrigada a exibir esta luz de mastro, mas poderá fazê-lo; e

(III) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordo e uma luz de alcançado.

Figura 15.11 – REGRA 26 – Embarcações Engajadas na Pesca



c) Uma embarcação engajada na pesca, que não seja de arrasto, deve exibir (ver a Figura 15.11b):

(I) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior encarnada e a inferior branca, ou uma marca composta por dois cones unidos por seus vértices dispostos na vertical;

(II) quando o equipamento de pesca se estender a mais de 150 metros, medidos horizontalmente a partir da embarcação, uma luz circular branca ou um cone com o vértice para cima, na direção do aparelho; e

(III) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordos e uma luz de alcançado.

REGRA 27 – Embarcações sem Governo ou com Capacidade de Manobra Restrita

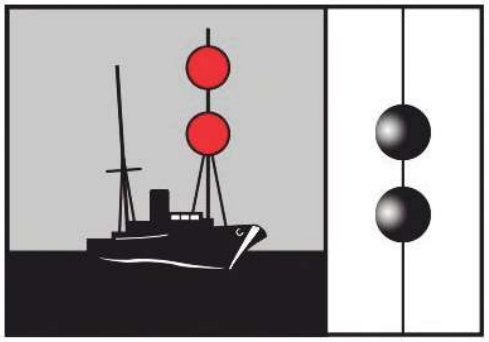
a) Uma embarcação sem governo deve exibir (ver a Figura 15.12):

(I) duas luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas;

(II) duas esferas ou marcas semelhantes dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas; e

(III) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordos e uma luz de alcançado.

Figura 15.12 – REGRA 27 (a) – Embarcação sem Governo



b) Uma embarcação com capacidade de manobra restrita, exceto uma embarcação engajada em operações de remoção de minas, deve exibir (ver a Figura 15.13):

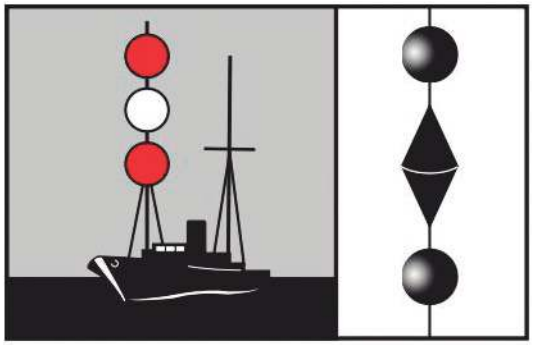
I) três luzes circulares dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas. As luzes superior e inferior deverão ser encarnadas e a do meio deve ser branca;

II) três marcas dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas, sendo a superior e a inferior esferas e a do meio uma marca em forma de losango;

III) quando com seguimento, além das luzes prescritas no subparágrafo (I), luz ou luzes de mastro, luzes de bordos e uma luz de alcançado; e

IV) quando fundeada, além das luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (I) e (II), a luz, luzes ou marcas prescritas na Regra 30.

Figura 15.13 – REGRA 27 (b) – Embarcação com capacidade de manobra restrita



c) Uma embarcação de propulsão mecânica, engajada em uma operação de reboque, com restrição severa em sua capacidade de alterar o rumo do dispositivo do reboque, deve, além das luzes ou marcas prescritas na Regra 24(a), exibir as luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (b) (I) e (II) desta Regra.

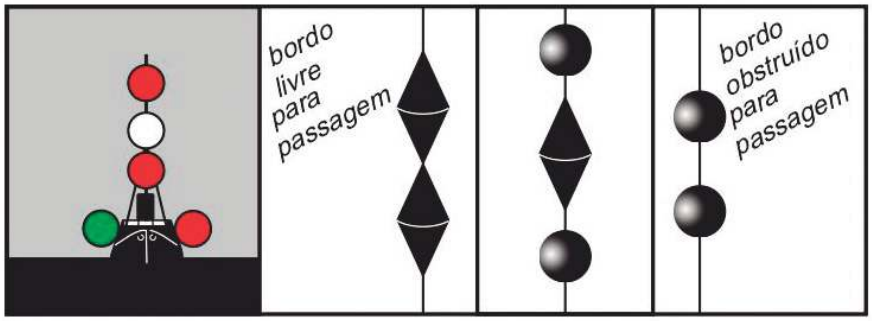
d) Uma embarcação engajada em operações submarinas ou de dragagem, com capacidade de manobra restrita, deve exibir as luzes e marcas prescritas nos subparágrafos (b) (I), (II) e (III) desta Regra, e quando existir uma obstrução deve exibir adicionalmente (ver a Figura 15.14):

(I) duas luzes circulares encarnadas ou duas esferas, dispostas em linha vertical para indicar o bordo onde se encontra a obstrução;

(II) duas luzes circulares verdes ou duas marcas, em forma de losango, dispostas em linha vertical para indicar o bordo pelo qual outra embarcação poderá passar; e

(III) quando fundeada, deverá exibir as luzes ou marcas prescritas neste parágrafo em lugar das prescritas na Regra 30.

Figura 15.14 – REGRA 27 (d) – Embarcação engajada em operações submarinas ou de dragagem, com capacidade de manobra restrita



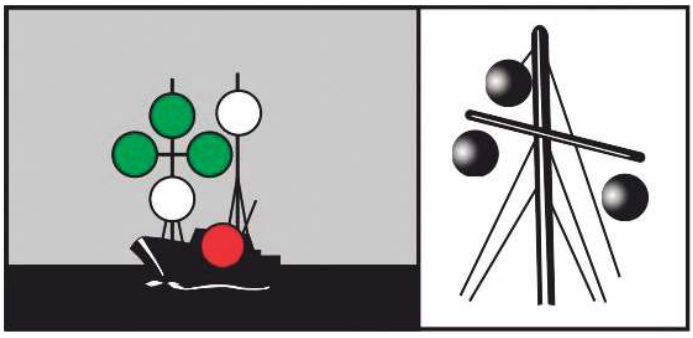
e) Sempre que o porte de uma embarcação engajada em operações submarinas tornar impraticável a exibição de todas as luzes e marcas prescritas no parágrafo (d) desta Regra, deve exibir:

(I) três luzes circulares, em linha vertical, onde possam melhor ser vistas. As luzes superior e inferior devem ser encarnadas e a central deve ser branca; e

(II) uma réplica exata da bandeira "A" do Código Internacional de Sinais, altura mínima de 1 metro. Devem ser tomadas precauções a fim de assegurar sua visibilidade em todos os setores.

f) Uma embarcação engajada em operações de remoção de minas deve, além das luzes prescritas para embarcação de propulsão mecânica na Regra 23, ou as luzes ou a marca para uma embarcação fundeada prescritas, como apropriado, na Regra 30, exibir três luzes circulares verdes ou três esferas (ver a Figura 15.15). Uma dessas luzes ou marcas deverá ser exibida próxima do tope do mastro de vante e as outras duas, uma em cada lais da verga do mesmo mastro. Estas luzes ou marcas indicam que é perigoso a outra embarcação aproximar-se a menos de 1.000 metros da embarcação que está efetuando a remoção de minas.

Figura 15.15 – REGRA 27 (f) – Embarcação engajada em operações de remoção de minas



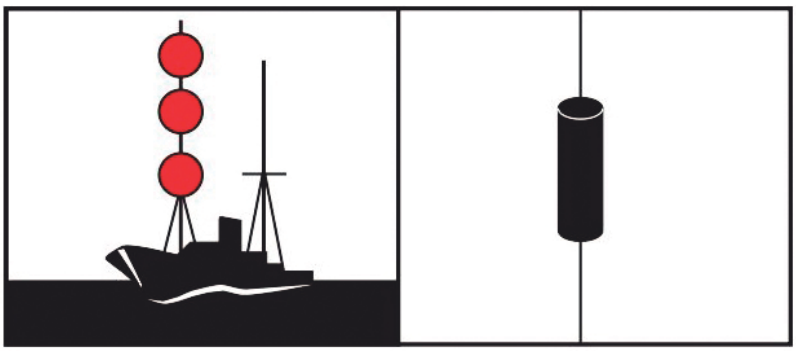
g) Embarcações de comprimento inferior a 12 metros, exceto aquelas engajadas em operações submarinas, não serão obrigadas a exibir as luzes e as marcas prescritas nesta Regra.

h) Os sinais prescritos nesta Regra não são sinais de embarcações que estejam em perigo e que necessitem de assistência.

REGRA 28 – Embarcações Restritas devido ao seu Calado

Uma embarcação restrita devido ao seu calado pode, além das luzes prescritas para embarcações de propulsão mecânica na Regra 23, exibir três luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical, ou uma marca constituída por um cilindro, onde melhor possam ser vistas (ver a Figura 15.16).

Figura 15.16 – REGRA 28 – Embarcação Restrita devido ao seu Calado



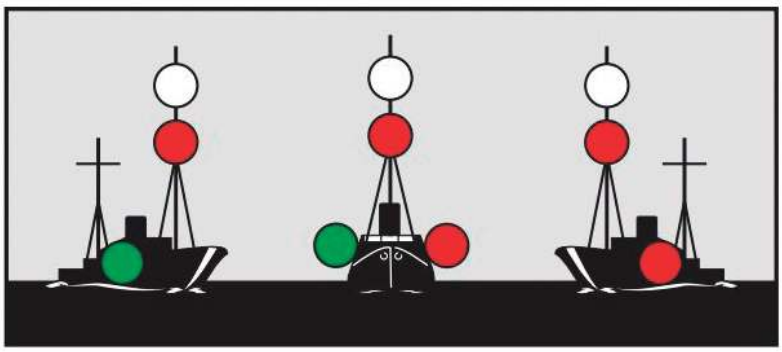
REGRA 29 – Embarcações de Praticagem

a) Uma embarcação engajada em serviço de praticagem deve exibir (ver Figura 15.17):

(I) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, a superior branca e a inferior encarnada, situadas no ou próximo do tope do mastro;

(II) quando em movimento, adicionalmente, luzes de bordos e uma luz de alcançado; e

Figura 15.17 – REGRA 29 – Embarcação Engajada em Praticagem



(III) quando fundeada, além das luzes prescritas no subparágrafo (I), a luz, as luzes ou marca prescritas na Regra 30 para embarcações fundeadas.

b) Quando não engajadas em serviços de praticagem, uma embarcação de praticagem deve exibir as luzes ou marcas prescritas para uma embarcação semelhante de seu comprimento.

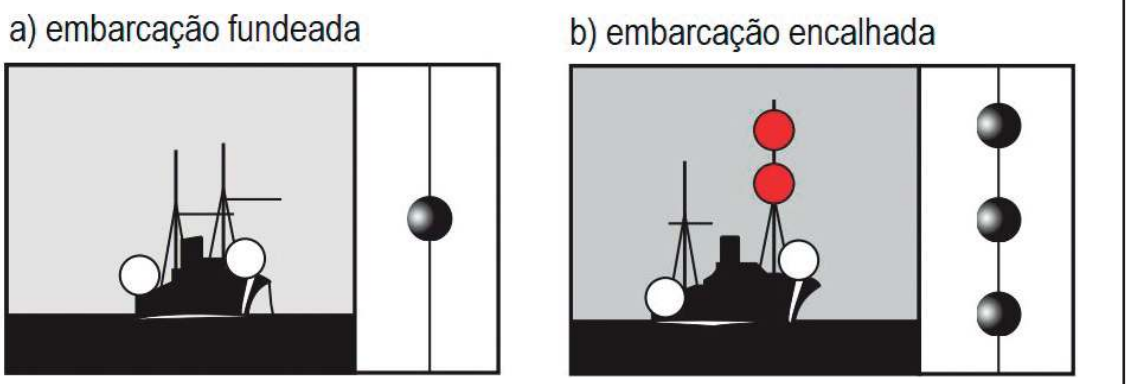
REGRA 30 – Embarcações Fundeadas ou Encalhadas

a) Uma embarcação fundeada deve exibir, onde melhor possam ser vistas (ver a Figura 15.18a):

(I) na parte de vante, uma luz circular branca ou uma esfera; e

(II) na/ou próximo da popa e a um nível mais abaixo que a luz requerida pelo subparágrafo (I), uma luz circular branca.

Figura 15.18 – REGRA 30 – Embarcação Fundeada ou Encalhada



b) Uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros pode exibir uma luz circular branca onde melhor possa ser vista, em lugar das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra.

c) Uma embarcação fundeada pode, e uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros deve, utilizar ainda todas as luzes de fainas, ou equivalentes, disponíveis, para iluminar seus conveses.

d) Uma embarcação encalhada deve exibir as luzes prescritas no parágrafo (a) ou (b) desta Regra e, adicionalmente, onde melhor possam ser vistas (ver a figura 15.18b):

(I) duas luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical; e

(II) três esferas dispostas em linha vertical.

e) Uma embarcação de comprimento inferior a 7 metros não será obrigada a exibir as luzes ou marca prescritas nos parágrafos (a) e (b) desta Regra quando fundeada fora de/ou das proximidades de um canal estreito, uma via de acesso, um fundeadouro ou rotas normalmente utilizadas por outras embarcações.

f) Uma embarcação com menos de 12 metros de comprimento, quando encalhada, não será obrigada a exibir as luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (d) (I) e (II) desta Regra.

15.5 SINAIS SONOROS E LUMINOSOS (PARTE D DO RIPEAM)

Nessa Parte são previstas as regras para a emissão de sinais sonoros e luminosos pelas embarcações, decorrentes de suas diferentes condições de manobra e governo, no instante de sua navegação. Também, nessa parte, são estabelecidos os sinais para chamar a atenção e sinais de perigo que devem ser empregados pelas embarcações, quando da ocorrência destas situações.

A seguir, algumas regras são destacadas, integral ou parcialmente, fazendo-se observar, no entanto, que o grifo dado não tem qualquer cunho legal.

As figuras que ilustram algumas regras têm como fonte de reprodução a publicação DHN-0616-3 – SINAIS SONOROS E LUMINOSOS.

REGRA 32 – Definições

A palavra "apito" significa qualquer dispositivo de sinalização sonora capaz de produzir os sons curtos e longos prescritos e que atenda às especificações contidas no Anexo III do RIPEAM.

O termo "apito curto" significa um som de duração aproximada de 1 segundo.

O termo "apito longo" significa um som de duração de 4 a 6 segundos.

REGRA 33 – Equipamentos para Sinais Sonoros

Uma embarcação de comprimento igual ou superior a 12 metros deverá ser equipada com um apito; uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros, deverá ser equipada com um sino, além de um apito; e uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, deverá, além disto, ser dotada de um gongo, cujo tom e som não possam ser confundidos com o do sino. O apito, o sino e o gongo deverão atender às especificações contidas no Anexo III do RIPEAM. O sino, ou o gongo, ou ambos, podem ser substituídos por outros equipamentos que possuam respectivamente as mesmas características sonoras, desde que o acionamento manual dos sinais prescritos seja sempre possível.

Uma embarcação de comprimento inferior a 12 metros não será obrigada a ter os equipamentos de sinalização sonora prescritos no parágrafo acima, mas se não os tiver, deverá possuir dispositivos capazes de produzir um sinal sonoro eficaz.

REGRA 34 – Sinais de Manobra e Sinais de Advertência

Quando as embarcações estão no visual umas das outras, uma embarcação de propulsão mecânica que esteja manobrando como autorizado ou determinado nestas Regras deve indicar essa manobra através dos seguintes sinais de seu apito:

- **um apito curto** para indicar "**estou guinando para boreste**";
- **dois apitos curtos** para indicar "**estou guinando para bombordo**"; e
- **três apitos curtos** para indicar "**estou dando a ré**".

Quando, no visual uma da outra, em um canal estreito ou via de acesso, uma embarcação que tem a intenção de ultrapassar outra deve indicar sua intenção pelos seguintes sinais de seu apito:

- **dois apitos longos seguidos de um apito curto** para indicar: "**tenho a intenção de ultrapassá-lo por seu boreste**"; e
- **dois apitos longos seguidos por dois apitos curtos** para indicar: "**tenho a intenção de ultrapassá-lo por seu bombordo**".

A embarcação a ser ultrapassada, quando manobrar de acordo com a Regra 9 (e) (I) do RIPEAM, deve indicar sua concordância através do seguinte sinal de seu apito:

- **um apito longo, um curto, um longo e um curto**, nesta ordem.

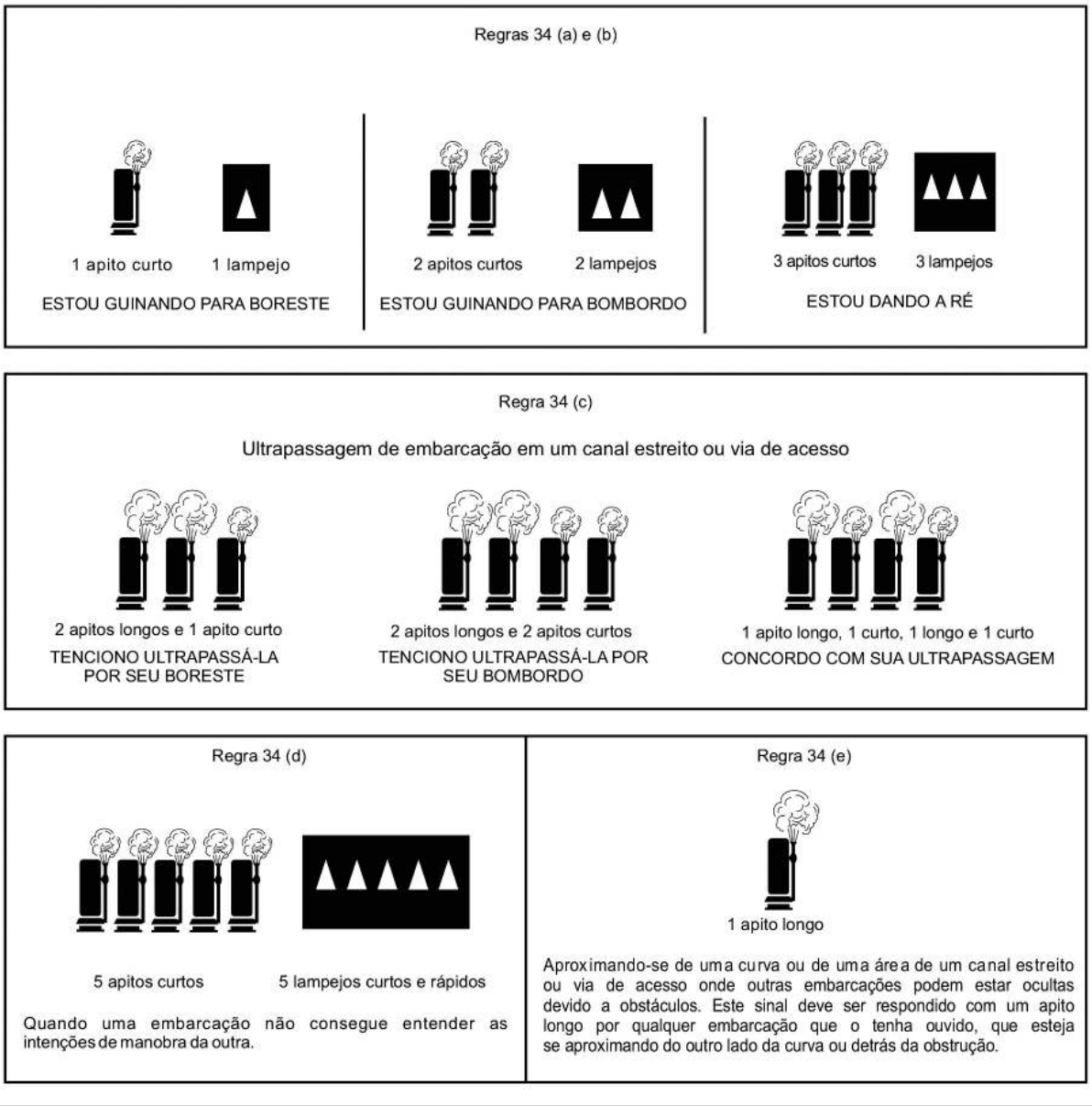
A Regra 9 (Canais Estreitos) prevê no subitem (e) (I), que se a ultrapassagem em um canal estreito ou via de acesso só for possível se a embarcação alcançada manobrar para permitir uma passagem segura, a embarcação que pretende ultrapassar deverá indicar esta intenção. A anuência da que será ultrapassada se dará pelo sinal de apito longo-curto-longo.

Quando embarcações, no visual uma da outra, se aproximam e, por qualquer motivo, **uma das embarcações não consegue entender as intenções da manobra da outra**, ou está em dúvida quanto à suficiência da manobra empreendida pela outra para evitar abalroamento, a embarcação em dúvida deve indicar imediatamente esta dúvida através de **pelo menos cinco apitos curtos e rápidos**. Este sinal pode ser suplementado com um sinal luminoso composto de um mínimo de cinco lampejos curtos e rápidos.

Quando uma embarcação estiver se **aproximando de uma curva ou de uma área de um canal estreito** ou via de acesso onde outras embarcações podem estar ocultas devido a obstáculos, ela deve soar **um apito longo**. Este sinal deve ser respondido com um apito longo por qualquer embarcação que o tenha ouvido, que se esteja aproximando do outro lado da curva ou detrás da obstrução.

A Figura 15.19 apresenta um resumo das principais prescrições contidas na Regra 34 – Sinais de Manobra e Sinais de Advertência, do RIPEAM.

Figura 15.19 - Regra 34 – Sinais de Manobra e Sinais de Advertência



REGRA 35 – Sinais Sonoros em Visibilidade Restrita

Dentro ou nas proximidades de uma área de visibilidade restrita, seja dia ou noite, os sinais prescritos nessa Regra do RIPEAM devem ser usados como se seguem:

a) uma embarcação de propulsão mecânica com seguimento deve soar, em intervalos não superiores a 2 minutos, um apito longo;

b) uma embarcação de propulsão mecânica sob máquinas, mas parada e sem seguimento, deve soar, em intervalos não superiores a 2 minutos, dois apitos longos sucessivos separados por intervalos de cerca de 2 segundos;

c) uma embarcação sem governo, uma embarcação com capacidade de manobra restrita, uma embarcação restrita devido a seu calado, uma embarcação a vela, uma embarcação engajada na pesca e uma embarcação rebocando ou empurrando outra embarcação devem, em lugar dos sinais prescritos nos parágrafos (a) ou (b) acima, soar, a intervalos não superiores a 2 minutos, três apitos sucessivos, sendo o primeiro longo e os dois seguintes, curtos;

d) uma embarcação em operação de pesca, quando fundeada, e uma embarcação com capacidade de manobra limitada, quando realizando seu trabalho em fundeio, deverão, ao invés dos sinais prescritos no parágrafo (g) abaixo, emitir sinal sonoro prescrito no parágrafo (c) acima;

e) uma embarcação rebocada ou, se houver mais de uma embarcação rebocada, a última do reboque, se guarnecida, deve soar, a intervalos não superiores a 2 minutos, quatro apitos sucessivos, sendo o primeiro longo e os três seguintes curtos. Se possível este sinal deve ser soado imediatamente após o sinal emitido pelo rebocador;

f) quando uma embarcação empurradora e uma embarcação empurrada por anteavante estão ligadas rigidamente, formando uma unidade integrada, elas devem ser consideradas como uma embarcação de propulsão mecânica e devem emitir os sinais prescritos nos parágrafos (a) ou (b) acima;

g) uma embarcação fundeada deve soar rapidamente o sino durante cerca de 5 segundos, a intervalos não superiores a um minuto. Em uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, o sino deve ser soado a vante e, imediatamente após o sino, deve ser soado rapidamente o gongo, à ré, durante cerca de 5 segundos. Além disso, uma embarcação fundeada pode soar três apitos sucessivos, sendo um curto, um longo e um curto, para indicar sua posição e advertir uma embarcação que se aproxima quanto à possibilidade de um abalroamento;

h) uma embarcação encalhada deve soar o sino e, se determinado, o gongo, como prescrito no parágrafo (g) acima, e, além disso, deve emitir três batidas de sino separadas e distintas, imediatamente antes e após as batidas rápidas do sino. Pode, adicionalmente, emitir um sinal de apito apropriado;

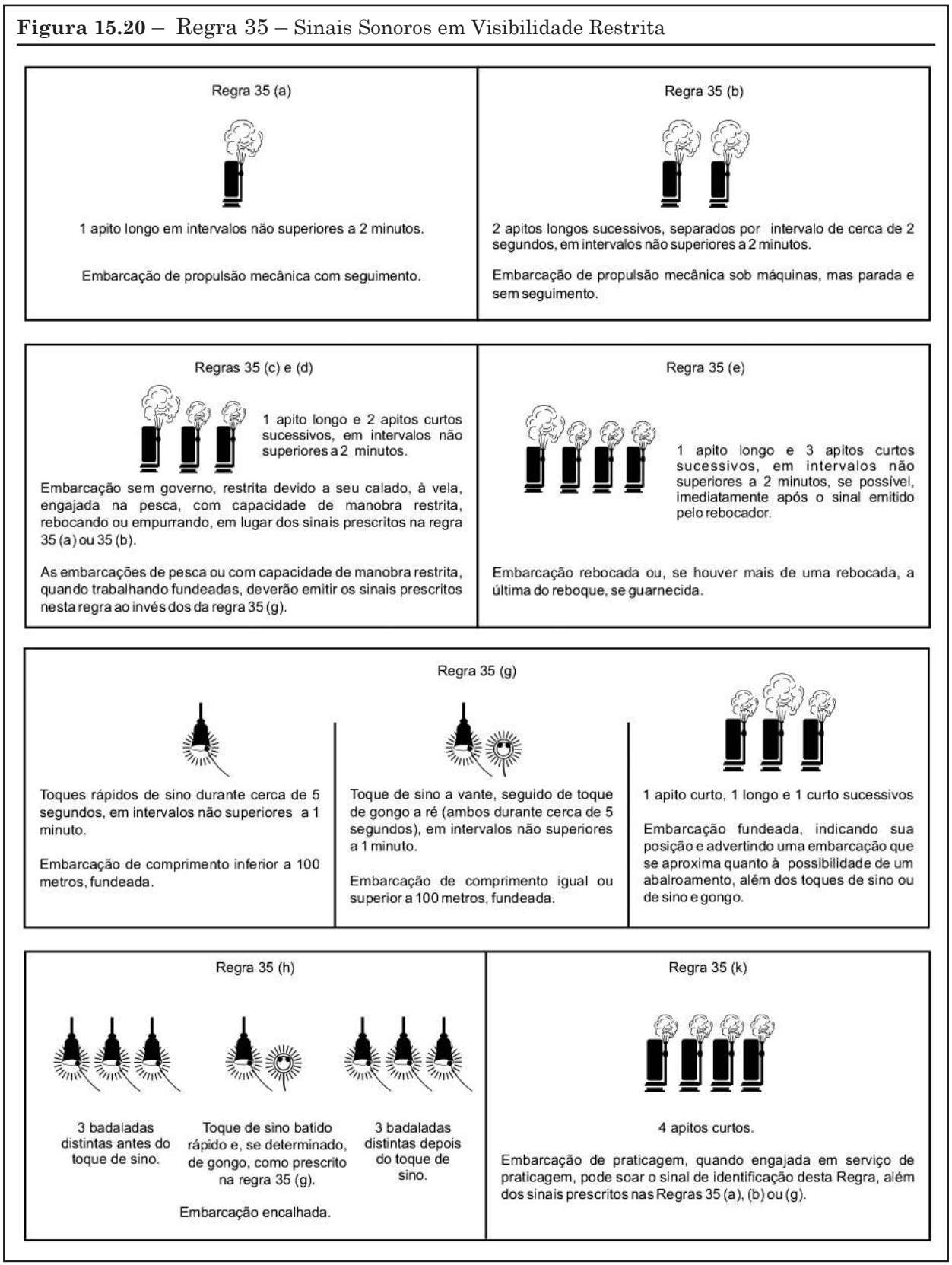
i) uma embarcação de comprimento igual ou superior a 12 metros, mas inferior a 20 metros, não deverá ser obrigada a soar os sinais de sino prescritos nos parágrafos (g) e (h) acima. Entretanto, se não o fizer, deverá emitir algum outro sinal sonoro eficiente, a intervalos não superiores a 2 minutos.

j) uma embarcação de comprimento inferior a 12 metros não é obrigada a emitir os sinais supramencionados, mas, se não o fizer, deve emitir outros sinais sonoros eficazes, a intervalos não superiores a 2 minutos; e

k) uma embarcação de praticagem, quando engajada em serviço de praticagem, pode, além dos sinais prescritos nos parágrafos (a), (b) ou (g) anteriores, soar um sinal de identificação formado por quatro apitos curtos.

A Figura 15.20 apresenta um resumo das principais prescrições contidas na Regra 35 – Sinais Sonoros em Visibilidade Restrita, do RIPEAM.

Figura 15.20 – Regra 35 – Sinais Sonoros em Visibilidade Restrita



REGRA 36 – Sinais Para Chamar a Atenção

Caso seja necessário atrair a atenção de outra embarcação, qualquer embarcação pode emitir sinais sonoros ou luminosos que não possam ser confundidos com qualquer outro sinal autorizado no RIPEAM, ou pode dirigir o facho de seu holofote sobre a direção do perigo, de tal maneira que não perturbe qualquer embarcação. Qualquer luz destinada a atrair a atenção de uma outra embarcação deverá ser tal que não possa ser confundida com qualquer outra de auxílio à navegação. Para os fins desta Regra, a utilização de luzes intermitentes de grande intensidade ou de luzes rotativas, tais como as luzes estroboscópicas, deve ser evitada.

REGRA 37 – Sinais de Perigo

Quando uma embarcação se encontra em perigo e necessita de auxílio deverá usar ou exibir os sinais descritos no Anexo IV ao RIPEAM.

O referido Anexo estabelece que os seguintes sinais, usados ou exibidos em conjunto ou separadamente, indicam perigo e necessidade de auxílio:

a) um tiro de canhão ou outro sinal explosivo, soado em intervalos de cerca de um minuto;

b) um toque contínuo de qualquer aparelho de sinalização de cerração;

c) foguetes ou granadas lançando estrelas encarnadas, disparados um de cada vez, em intervalos curtos;

d) um sinal emitido por qualquer método de sinalização constituído pelo grupo **...---...** (SOS) do Código Morse;

e) um sinal emitido por radiotelefonia, constituído pela palavra falada "MAYDAY";

f) o sinal de perigo do Código Internacional de Sinais indicado por N.C.;

g) um sinal constituído por uma bandeira quadrada, tendo acima ou abaixo uma esfera ou qualquer coisa semelhante a uma esfera;

h) chamas a bordo da embarcação (provenientes da queima de um barril de alcatrão, óleo, etc.);

i) um foguete luminoso com paraquedas ou uma tocha manual, exibindo luz encarnada;

j) um sinal de fumaça desprendendo fumaça de cor alaranjada;

k) movimentos lentos para cima e para baixo com os braços esticados para os lados;

l) um alerta de perigo por meio de Chamada Seletiva Digital (DSC), transmitindo em:

(i) VHF canal 70, ou

(ii) MF/HF nas frequências de 2187,5 kHz; 8414,5 kHz; 4207,5 kHz; 6312 kHz; 12577 kHz ou 16804,5 kHz;

m) um alerta de perigo do navio para terra, transmitido pelo provedor do *Global Maritime Distress and Safety System* – GMDSS[1] do navio ou por outro provedor de serviço móvel por satélite da estação terrena de navio;

[1] Os sistemas empregados, hoje, e reconhecidos pela IMO, são o INMARSAT SafetyNET e o IRIDIUM SafetyCast.

n) sinais transmitidos por radiobalizas de emergência indicadoras de posição.

o) sinais aprovados transmitidos por sistemas de radiocomunicação, incluindo respondedores radar de embarcações de sobrevivência.

É proibida a utilização ou a exibição de qualquer dos sinais acima, ou de outros sinais que possam ser confundidos com qualquer deles, exceto com a finalidade de indicar perigo e necessidade de auxílio.

Chama-se atenção para as seções pertinentes do Código Internacional de Sinais, para o Manual Internacional Marítimo e Aeronáutico de Buscas e Salvamento (IAMSAR) Resolução A.894(21), e para os seguintes sinais:

a) um pedaço de lona de cor laranja, com um círculo e um quadrado preto ou outros símbolos apropriados (para identificação aérea); e

b) um corante de água.

15.6 RESPONSABILIDADE

REGRA 2 – Responsabilidade

a) Nada nestas Regras dispensará qualquer embarcação ou seu proprietário, seu Comandante ou sua tripulação das consequências de qualquer negligência no cumprimento destas Regras ou na negligência de qualquer precaução reclamada ordinariamente pela prática marinheira ou pelas circunstâncias especiais do caso.

b) Ao interpretar e cumprir estas Regras, deverão ser levados em conta todos os perigos à navegação e de colisão e todas as circunstâncias especiais, inclusive as limitações das embarcações envolvidas, os quais poderão tornar um afastamento destas Regras necessário para evitar perigo imediato.

A Regra 2 do RIPEAM, acima transcrita, combina o que é comumente conhecido como a "regra da boa marinharia" com a "regra geral de prudência no mar". A Regra 2 requer que os Comandantes, os Oficiais de Serviço e os navegantes em geral enxerguem além da letra fria do RIPEAM, de modo a operar uma embarcação com segurança.

A regra em questão afirma que um Comandante não deve apenas obedecer às regras do RIPEAM, devendo também tomar todas as precauções requeridas pela prática marinheira ordinária ou pelas circunstâncias especiais de cada caso.

Entre as precauções reclamadas ordinariamente pela prática marinheira estão, por exemplo:

- Certificar-se de que sua embarcação está propriamente tripulada e que o pessoal está familiarizado com as características de manobra da embarcação.

- Certificar-se de que sua embarcação está propriamente equipada e em boas condições operativas.

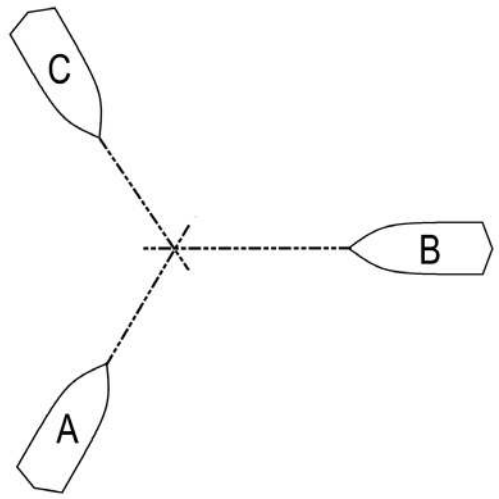
- Certificar-se de que as cartas náuticas e publicações de segurança da navegação existentes a bordo são suficientes e estão atualizadas.

- Certificar-se de que todas as informações meteorológicas disponíveis estão sendo recebidas a bordo e levadas em consideração no planejamento e execução da viagem.

A Regra 2 permite, ainda, ao Comandante um afastamento das regras do RIPEAM quando necessário para evitar colisão em quaisquer circunstâncias especiais, tais como numa situação em que três ou mais embarcações se aproximam, conforme apresentado no exemplo contido na Figura 15.21. Devido às regras não se aplicarem a este caso especial, cada Comandante deve usar o seu melhor julgamento e manobrar da maneira mais eficaz para evitar colisão.

Se fosse aplicado o RIPEAM na situação apresentada na Figura 15.21, ter-se-ia:

Figura 15.21 – Caso Especial: aproximação de três embarcações



- A tem preferência em relação a C, mas é obrigada a manobrar em relação a B.
- B tem preferência em relação a A, mas é obrigada a manobrar em relação a C.
- C tem preferência em relação a B, mas é obrigada a manobrar em relação a A.

Como as regras de manobra requerem que as embarcações que têm preferência mantenham rumo e velocidade, as referidas regras não podem ser aplicadas nesta situação especial.

Neste caso, então, os Comandantes estão autorizados a se afastar das regras e manobrar da maneira mais eficaz para evitar colisão.

15.7 REGRAS ESPECIAIS PARA AS ÁGUAS INTERIORES BRASILEIRAS

Na Regra 1 (Aplicação) do RIPEAM é previsto que:

a) Estas Regras se aplicarão a todas as embarcações em mar aberto e em todas as águas a este ligadas, navegáveis por navios de alto-mar.

b) Nada nestas Regras deve prejudicar o cumprimento de regras especiais baixadas pela autoridade competente sobre navegação nos ancoradouros, portos, rios, lagos ou vias de navegação interior ligadas ao mar aberto e navegáveis por navios de alto-mar. Tais regras especiais deverão ser, o mais próximo possível, concordantes com as presentes Regras.

c) Nada nestas Regras deve prejudicar o cumprimento de quaisquer regras especiais baixadas pelo Governo de qualquer Estado, referentes às luzes adicionais de posição ou sinalização, marcas ou sinais de apito para navios de guerra e embarcações navegando em comboio, ou referentes às luzes adicionais de posição ou sinalização ou marcas para embarcações de pesca engajadas na pesca em flotilha. Estas luzes adicionais de posição ou sinalização, marcas ou sinais sonoros serão, tanto quanto possível, tais que não possam ser confundidos com qualquer luz, marca ou sinal autorizado em qualquer parte destas Regras.

Assim, o Brasil, no âmbito da **Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário** (LESTA – Lei Nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997), estabeleceu as **Regras Especiais para**

Evitar Abalroamento na Navegação Interior, constantes do Capítulo 11 das **Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior** (**NORMAM 02**).

Algumas das principais regras estabelecidas, são listadas a seguir, à guisa de exemplo, sem pretender substituir a leitura atenta do documento citado:

- O termo "embarcação com capacidade de manobra restrita" compreende, mas não se limita aos seguintes casos:
  - as embarcações restritas em decorrência de seu comprimento ou boca; e
  - as embarcações transportando, rebocando ou empurrando carga explosiva ou inflamável.
- Entende-se por "águas interiores brasileiras" todas as vias navegáveis interiores como rios, lagos, lagoas e canais sob jurisdição nacional.
- O termo "embarcação restrita ao seu comprimento e boca" designa uma embarcação com propulsão mecânica que, devido a seu comprimento e boca em relação à área de manobra disponível, está com severas restrições.
- As palavras "banzeiro" e "mareta" significam ondas provocadas pelo deslocamento de uma embarcação.
- Toda embarcação deverá navegar com velocidade apropriada sempre que cruzar com embarcações pequenas e embarcações empurrando ou rebocando e que devam ser protegidas contra avarias causadas pela ação de maretas ou banzeiros.
- Toda embarcação deverá navegar com velocidade apropriada sempre que se aproximar de qualquer embarcação amarrada a um trapiche, cais e similares.
- Uma embarcação com propulsão mecânica navegando em rios ou canais com a corrente a favor terá preferência de passagem quando cruzar com uma embarcação navegando contra a corrente. A embarcação que tem a preferência indicará a maneira e o local da passagem e efetuará os sinais de manobra apropriados.
- Uma embarcação de propulsão mecânica navegando a favor da corrente terá preferência de passagem sobre uma embarcação navegando contra a corrente. A embarcação que tem a preferência indicará a maneira e o local da passagem e efetuará os sinais de manobras prescritos.

ANEXO IV

SINAIS DE PERIGO

1 - Os seguintes sinais, usados ou exibidos em conjunto ou separadamente, indicam perigo e necessidade de auxílio:

(a) um tiro de canhão ou outro sinal explosivo, soado em intervalos de cerca de um minuto;

(b) um toque continuo de qualquer aparelho de sinalização de cerração;

(c) foguetes ou granadas lançando estrelas encarnadas, disparados um de cada vez, em intervalos curtos;

(d) um sinal emitido por radiotelegrafia ou por qualquer outro método de sinalização constituído pelo grupo ...---... (SOS) do Código Morse;

(e) um sinal emitdo por radiotelefonia, constituído pela palavra falada "Mayday";

(f) o sinal de perigo do Código Internacional de Sinais indicado por N.C.;

(g) um sinal constituído por uma bandeira quadrada, tendo acima ou abaixo uma esfera ou qualquer coisa semelhante a uma esfera;

(h) chamas a bordo da embarcação (provenientes da queima de um barril de alcatrão, óleo, etc.);

(i) um foguete luminoso com pára-quedas ou uma tocha manual, exibindo luz encarnada;

(j) um sinal de fumaça desprendendo fumaça de cor alaranjada;

(k) movimentos lentos para cima e para baixo com os braços esticados para os lados;

(l) o sinal de alarme radiotelegráfico;

(m) o sinal de alarme radiotelefônico;

(n) sinais transmitidos por radiobalizas de emergência indicadoras de posição.

(o) sinais aprovados transmitidos por sistemas de radiocomunicação, incluindo respondedores radar de embarcações de sobrevivência.

2 - São proibidos o uso ou a exibição de qualquer um dos sinais acima ou de outros sinais que com eles possam ser confundidos, exceto quando com o propósito de indicar perigo e necessidade de auxílio.

3 - Chama-se atenção para as seções pertinentes do Código Internacional de Sinais, para o Manual Internacional Maritimo e Aeronautico de Buscas e Salvamento (IAMSAR) Resolução A.894 (21), e para os seguintes sinais:

(a) um pedaço de lona de cor laranja, com um circulo e um quadrado preto ou outros símbolos apropriados (para identificação aérea);

(b) um corante de água.

PARTE 2

Balizamento: sistema IALA região B

O QUE O PROGRAMA PEDE

- Sistema de Balizamento Marítimo da IALA região B

FONTE REPRODUZIDA NESTA PARTE

Navegação: a Ciência e a Arte, vol. I, cap. 13: Auxílios à navegação (13.3 e apêndice C: sistema de balizamento marítimo da IALA)

Altineu Pires Miguens · Diretoria de Hidrografia e Navegação, vol. I, 2ª revisão, 2023

https://www.marinha.mil.br/dhn/npublicacoes

Terminou esta parte? Resolva questões do assunto.

Telegram: t.me/capitao_amador_bot

Simulado no site: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

No caso de valores não tabulados de altitude do olho do observador e/ou do objeto visado, obtém-se o alcance geográfico por interpolação linear.

Assim, para se obter a visibilidade real geográfica do objeto, entra-se na Tabela de Alcance Geográfico, primeiramente, com a altura do olho do observador sobre o nível do mar, em metros, e, em seguida, com a elevação sobre o nível médio do mar (ou seja, a altitude) do objeto, também em metros. Na tabela, o cruzamento das duas entradas apresenta a distância máxima em que um objeto ou uma luz apareça no horizonte, em milhas náuticas.

EXEMPLOS:

a) Um observador no passadiço de um navio, na altura de sete (7) metros sobre o nível do mar, tenta avistar um farol cujo foco luminoso possui uma elevação (altitude) de sessenta (60) metros. Entrando na tabela com os dois valores, obtém-se 20,0 milhas náuticas, que será a distância visual máxima na qual o observador poderá avistar o farol, ou seja, o alcance geográfico do farol.

b) A altura do olho do observador sobre o nível do mar é de 15 metros, e a altitude do objeto visado é 42 metros. O alcance geográfico, obtido por interpolação na tabela será de 19,93 milhas.

Ao ser estabelecido um farol, os valores dos dois alcances, geográfico e luminoso, devem ter sido fixados com antecedência. A partir desses alcances, então, a altitude e o aparelho de luz são definidos de modo a que satisfaçam às condições exigidas.

Nos faróis de aterragem, deseja-se que o navegante possa avistá-los da maior distância possível, de dia ou de noite. Neste caso, a intensidade luminosa e, consequentemente, o alcance luminoso, deverá ser, no mínimo, igual ao alcance geográfico, pois não adiantaria construir um farol que possua um alcance geográfico de 40 milhas e um alcance luminoso de apenas 10 milhas nas condições ideais, se o seu objetivo é ser avistado o mais longe possível.

Por outro lado, ocorrem situações em que não interessa ao navegante avistar um farol desde muito longe, se só irá marcá-lo efetivamente quando estiver mais próximo. Isto poderia, inclusive, gerar erros ou dificuldades na identificação dos sinais. Para estes casos, o alcance luminoso poderá ser inferior ao geográfico.

Como ao navegante interessa saber a que distância poderá avistar pela primeira vez um determinado sinal, a DHN registra nas cartas apenas o menor entre os dois alcances.

13.3 SISTEMA DE BALIZAMENTO MARÍTIMO

Conforme anteriormente definido, balizamento é o conjunto de sinais de auxílio à navegação, geralmente de menor porte (faroletes, sinais de alinhamento, balizas, boias luminosas e boias cegas), instalados para proporcionar segurança à navegação no canal de acesso e bacia de evolução de portos e terminais, ou ao longo de rios, lagos e lagoas, destinando-se a:

- demarcar os limites de canais navegáveis e áreas de manobra;
- indicar águas seguras;
- alertar sobre a presença e indicar a posição de perigos à navegação; e
- indicar a presença de cabos ou canalizações submarinos e outras áreas especiais.

13.3.1 Antecedentes Históricos

Até 1976, havia em uso no mundo mais de trinta sistemas diferentes de balizamento, muitos dos quais contraditórios entre si. Este fato resultava em situações confusas, particularmente à noite, quando um navegante poderia deparar-se, inesperadamente, com uma luz cujo significado não lhe parecia claro. Tal confusão era especialmente perigosa quando a luz não identificada sinalizava um perigo novo, ainda não cartografado, tal como um casco soçobrado recente. A dúvida do navegante acerca da melhor ação a seguir era inevitável, levando-o a tomar uma decisão errada e muitas vezes desastrosa.

Desde o aparecimento das boias luminosas, no final do século XIX, ocorreram muitas controvérsias sobre a melhor maneira de usá-las. Assim, alguns países eram favoráveis à utilização de luzes encarnadas para sinalizar o lado de bombordo nos canais, enquanto outros eram partidários de colocá-las a boreste.

Outra diferença de opinião fundamental girava em torno dos princípios a serem aplicados aos sinais de auxílio ao navegante. A maioria dos países adotou o princípio do Sistema Lateral, em que os sinais indicam os lados de bombordo e boreste de uma rota a ser seguida, de acordo com uma direção estipulada. Outros países, no entanto, foram partidários do princípio de sinais Cardinais, no qual os perigos e o setor onde se poderá encontrar águas navegáveis estão indicados mediante uma ou mais boias ou balizas posicionadas em relação aos quatro quadrantes.

Ao longo dos anos, numerosas tentativas foram feitas para conciliar as diferentes opiniões, porém sem sucesso. A maior aproximação a um acordo internacional sobre um sistema de balizamento unificado foi alcançada em Genebra, em 1936. Infelizmente, redigido sob os auspícios da Liga das Nações, nunca foi ratificado, devido ao deflagrar da Segunda Guerra Mundial. O acordo propunha o uso indistinto dos sinais Laterais ou Cardinais, porém separando-os em dois sistemas diferentes. Também dispunha o uso da cor encarnada para sinais de bombordo e reservava, genericamente, a cor verde para marcar cascos soçobrados.

Ao terminar a Segunda Guerra Mundial, muitos países tiveram seus auxílios à navegação destruídos e o processo de reconstrução tornou-se premente. Na ausência de algo melhor, adotaram as regras de Genebra, com ou sem modificações para adaptá-las às condições locais e aos equipamentos disponíveis. Este procedimento conduziu a amplas e algumas vezes conflitivas diferenças, especialmente nas águas densamente navegadas do noroeste da Europa.

Grande parte do continente americano e alguns países do Pacífico continuaram adotando "encarnado a boreste" e utilizando, unicamente, o sistema de balizamento lateral.

Essa situação insatisfatória era do perfeito conhecimento da IALA – na época, Associação Internacional de Sinalização Náutica, hoje denominada como Associação Internacional de Autoridade em Auxílios à Navegação Marítima e Faróis –, que, em 1969, constituiu uma Comissão Técnica para examinar a questão e sugerir soluções.

Foram três os problemas básicos enfrentados pela Comissão:

a) a necessidade de aproveitar ao máximo os equipamentos existentes para evitar gastos desnecessários;

b) a forma de utilizar as cores verde e encarnado para sinalização de canais; e

c) a necessidade de combinar as regras dos sistemas Lateral e Cardinal.

As tentativas para alcançar uma unidade completa tiveram escasso êxito. Uma série de acidentes desastrosos ocorridos na área do Estreito de Dover, em 1971, imprimiu um novo ímpeto aos esforços da Comissão. Os cascos soçobrados situados no corredor de um Esquema de Separação de Tráfego desafiaram todas as tentativas efetuadas para sinalizá-los de maneira facilmente compreensível.

Para encarar as exigências conflitivas, considerou-se necessário, como primeiro passo, formular dois sistemas: um, usando a cor, encarnada para sinalizar o lado de bombordo dos canais e outro, empregando a mesma cor para marcar o lado de boreste. Esses sistemas foram denominados A e B, respectivamente.

As regras para o Sistema A, que incluíam tanto os sinais Cardinais como os Laterais, foram completadas em 1976 e aprovadas pela Organização Marítima Internacional (IMO). O sistema começou a ser introduzido em 1977 e seu uso foi gradualmente estendido através da Europa, Austrália, Nova Zelândia, África, Golfo Pérsico e alguns países da Ásia.

As regras para o Sistema B foram concluídas no início de 1980 e procurou-se adequá-las para aplicação nos países das Américas do Norte, Central e do Sul, Japão, Coreia do Sul e Filipinas.

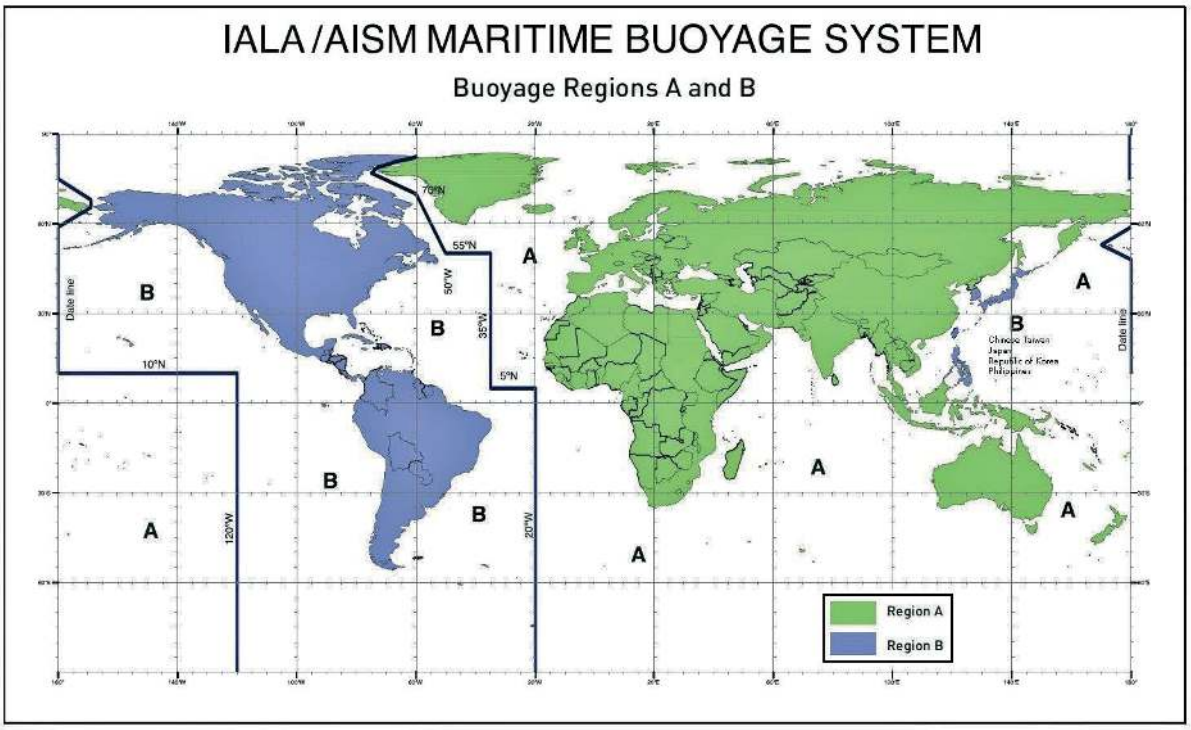
Entretanto, devido à similitude entre os dois sistemas, o Comitê Executivo da IALA combinou-os em um único conjunto de regras, conhecido como **Sistema de Balizamento Marítimo da IALA**. Esse sistema único adotado permitiria que as autoridades de sinalização náutica escolhessem, sobre uma base regional, entre usar o encarnado a bombordo ou a boreste, optando, respectivamente, pela Região A ou Região B.

Para viabilizar esse conjunto único de regras e satisfazer às necessidades dos países componentes da Região B, propôs-se introduzir nas regras acordadas do sistema A alguns pequenos acréscimos. Essas adições eram de natureza menor e não exigiam uma mudança significativa no Sistema A de balizamento, já em processo de introdução, na época.

Durante a Conferência convocada pela IALA, em novembro de 1980, com a assistência da IMO e da OHI, reuniram-se os responsáveis pelo balizamento de 50 países e representantes de 9 organismos internacionais relacionados com auxílios à navegação e acordaram adotar as regras do novo Sistema Combinado. Também foi decidido que os limites das regiões seriam representados em um mapa anexo às regras, conforme apresentado adiante na Figura 13.11, periodicamente atualizado.

O Brasil, por intermédio da DHN, assinou o Acordo e optou pela Região "B", decisão aprovada pelo Decreto Presidencial nº 92.267, de 3 de janeiro de 1986.

Figura 13.11 – Sistema de Balizamento Marítimo da IALA – Regiões A e B



Fonte: IALA Recomendation R1001 – THE IALA MARITIME BUOYAGE SYSTEM (Edition 1.1 - June 2017)

Assim, o sistema de balizamento marítimo da IALA passou a auxiliar, pela primeira vez, o navegante de qualquer nacionalidade a determinar sua posição, navegar com segurança e evitar os perigos, sem temer a ambiguidade. Esta foi, sem dúvida, uma importante e positiva contribuição para a segurança da vida humana, do meio ambiente e da propriedade no mar.

Uma das mais significantes mudanças em relação aos sistemas de balizamento ocorreu em 2010 com a inclusão do sinal de novos perigos, que tem por finalidade indicar qualquer obstrução à navegação recentemente descoberta e ainda não indicada em documentos náuticos ou que ainda não tenha sido suficientemente divulgada. Os novos perigos incluem obstruções tais como: bancos de areia, rochas, cascos soçobrados e outros resultantes da ação do homem.

13.3.2 Sistema de Balizamento Marítimo da IALA

a. Generalidades

Objetivo – O Sistema de Balizamento Marítimo da IALA apresenta normas que se aplicam a todos os sinais do balizamento, fixos e flutuantes, servindo para indicar:

- os limites laterais de canais navegáveis;
- perigos naturais e outras obstruções, tais como cascos soçobrados;
- outras áreas ou peculiaridades importantes para o navegante; e
- novos perigos (perigos ainda não cartografados).

Tipos de Sinais – O sistema de balizamento possui diferentes tipos de sinais, que podem ser usados de forma combinada:

- **Sinais Laterais**, cujo emprego está associado a uma "direção convencional do balizamento", geralmente usados em canais bem definidos. Estes sinais indicam bombordo e boreste da rota a ser seguida. Onde um canal se bifurca, um sinal lateral modificado pode ser usado para indicar a via preferencial. Os sinais laterais diferem entre as Regiões de balizamento A e B;

- **Sinais Cardinais**, cujo emprego está associado ao da agulha de navegação, são usados para indicar o setor (quadrante) onde se poderá encontrar águas navegáveis;

- **Sinais de Perigo Isolado**, para indicar perigos isolados de tamanho limitado, cercados por águas navegáveis;

- **Sinais de Águas Seguras**, para indicar que em torno de sua posição as águas são navegáveis; por exemplo, sinais de meio de canal ou sinais de aterragem;

- **Sinais Especiais**, cujo objetivo principal não é orientar a navegação, mas indicar uma área ou peculiaridade mencionada em documentos náuticos; e

- **Novos Perigos**, cujo objetivo é sinalizar um novo perigo à navegação ainda não representado em documentos náuticos.

Caracterização de Sinais – O significado de um sinal depende de uma ou mais das seguintes particularidades:

- à noite, cor e ritmo da luz; e

- de dia, cor, formato e marca de tope.

b. Sinais Laterais

A "**direção convencional do balizamento**", que deve ser indicada nos documentos náuticos apropriados, pode ser:

- a direção geral tomada pelo navegante, vindo do alto-mar, ao aproximar-se de um porto, rio, estuário ou outra via navegável; ou

- a direção determinada pela autoridade apropriada, em consulta a países vizinhos, se necessário.

No Brasil, a "direção convencional do balizamento" é sempre vindo do mar e, no caso da navegação fluvial, subindo o rio.

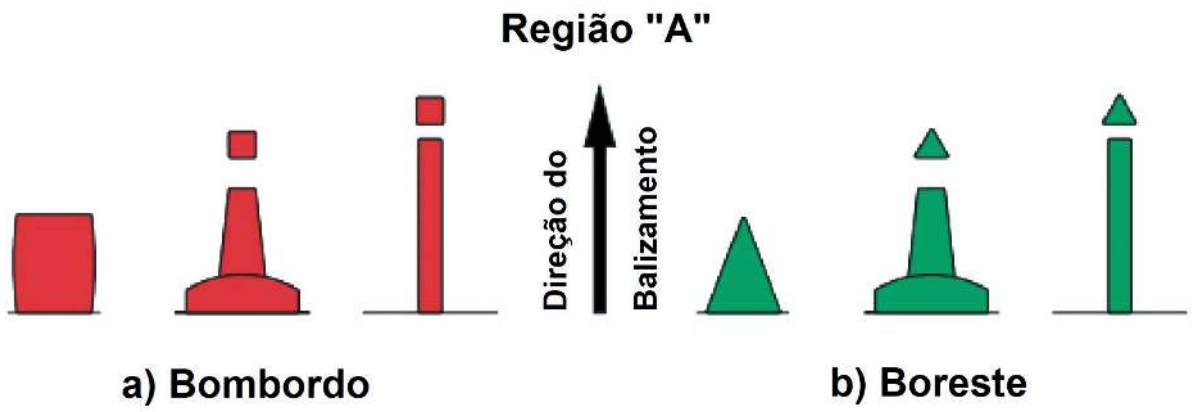
Regiões de Balizamento – Existem duas Regiões Internacionais de Balizamento, A e B, onde os sinais laterais diferem. Essas Regiões de Balizamento, esquematicamente apresentadas na Figura 13.11, englobam os países nela assinalados em verde ou azul, conforme a Região adotada, A ou B, respectivamente.

A Região A abrange os países da Europa, África, Ásia (em sua grande maioria) e Oceania; a Região B abrange os países das Américas do Norte, Central e do Sul, Japão, Coreia do Sul, Taiwan e Filipinas.

Sinais Laterais usados na Região A:

Região "A"	Sinais de Bombordo (Figura 13.12a)	Sinais de Boreste (Figura 13.12b)
Cor	Encarnado	Verde
Formato (boias)	Cilíndrico, pilar ou charuto	Cônico, pilar ou charuto
Marca de tope (se houver)	Cilindro encarnado	Cone verde com o vértice para cima
Luz (se houver)		
Cor	Encarnada	Verde
Ritmo	Qualquer, com exceção de Grupos de Lampejos Compostos (2+1)	Qualquer, com exceção de Grupos de Lampejos Compostos (2+1)

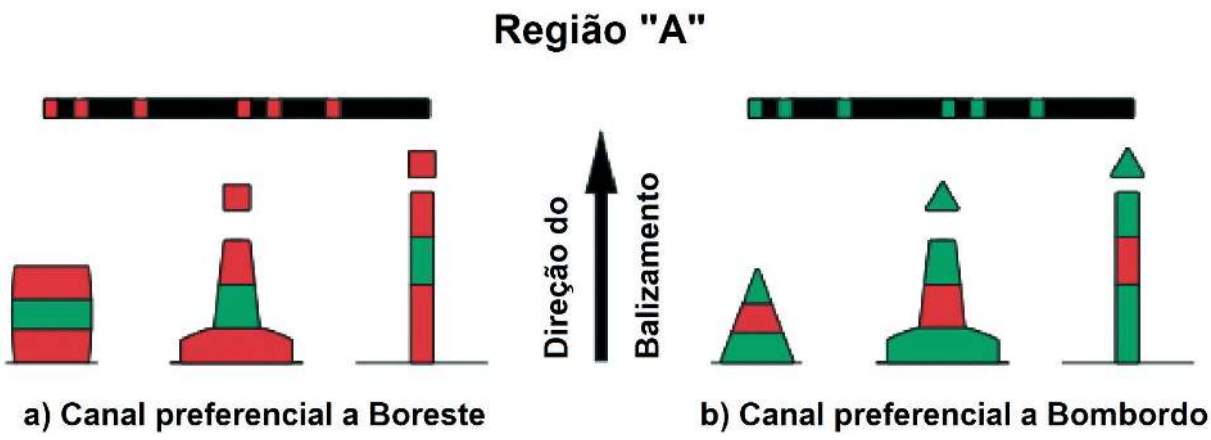
Figura 13.12 – Sinais Laterais usados na Região A – Bombordo e Boreste



No ponto em que um canal se bifurca, seguindo a direção convencional do balizamento, o canal preferencial pode ser indicado pelos sinais laterais de bombordo ou boreste modificados, como se segue:

Região "A"	Canal preferencial a Boreste (Figura 13.13a)	Canal preferencial a Bombordo (Figura 13.13b)
Cor	Encarnado com uma faixa larga horizontal verde	Verde com uma faixa larga horizontal encarnada
Formato (boias)	Cilíndrico, pilar ou charuto	Cônico, pilar ou charuto
Marca de tope (se houver)	Cilindro encarnado	Cone verde com o vértice para cima
Luz (se houver)		
Cor	Encarnada	Verde
Ritmo	Grupos de Lampejos Compostos (2+1)	Grupos de Lampejos Compostos (2+1)

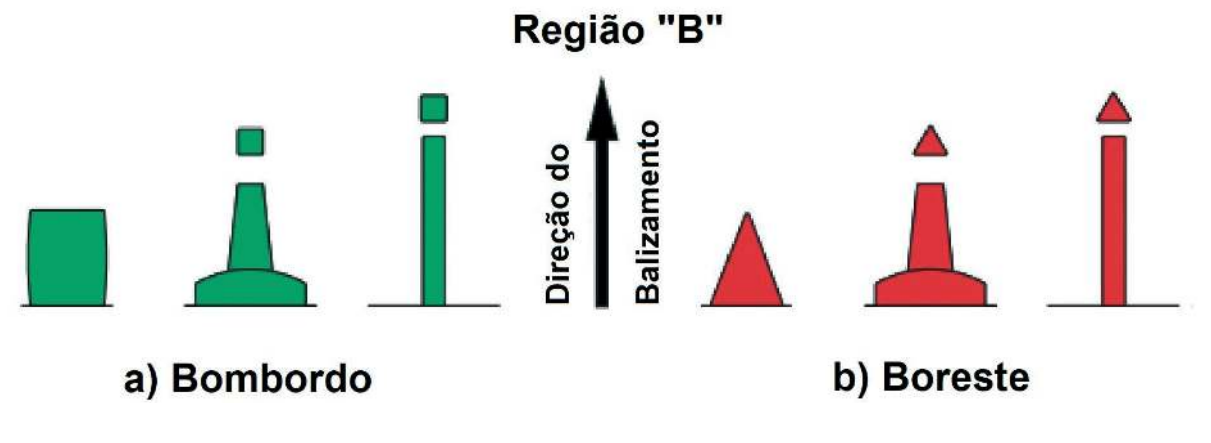
Figura 13.13 – Sinais Laterais usados na Região A – Canais Preferenciais a Boreste e a Bombordo



Sinais Laterais usados na Região B (onde se inclui o Brasil):

Região "B"	Sinais de Bombordo (Figura 13.14a)	Sinais de Boreste (Figura 13.14b)
Cor	Verde	Encarnado
Formato (boias)	Cilíndrico, pilar ou charuto	Cônico, pilar ou charuto
Marca de tope (se houver)	Cilindro verde	Cone encarnado com o vértice para cima
Luz (se houver)		
Cor	Verde	Encarnada
Ritmo	Qualquer, com exceção de Grupos de Lampejos Compostos (2+1)	Qualquer, com exceção de Grupos de Lampejos Compostos (2+1)

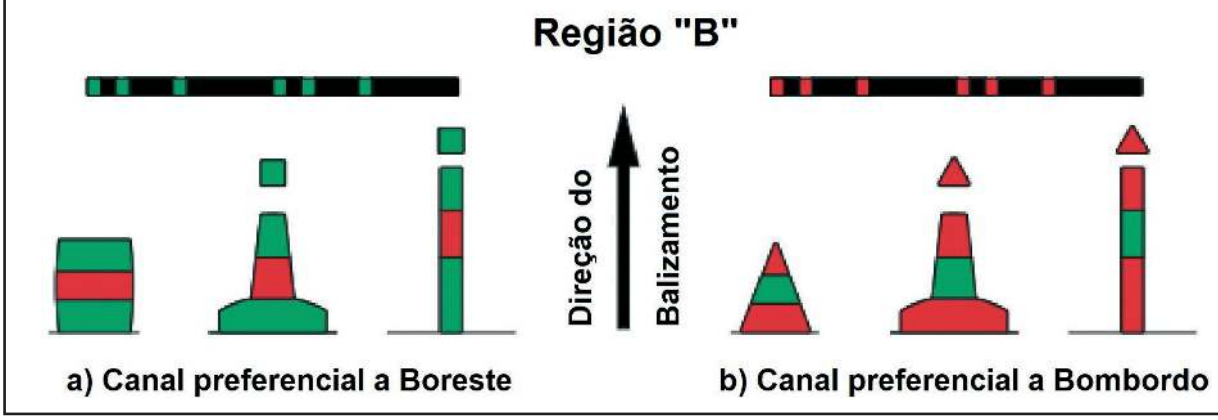
Figura 13.14 – Sinais Laterais usados na Região B – Bombordo e Boreste



No ponto em que um canal se bifurca, seguindo a direção convencional do balizamento, o canal preferencial pode ser indicado pelos sinais laterais de bombordo ou boreste modificados, como se segue:

Região "B"	Canal preferencial a Boreste (Figura 13.15a)	Canal preferencial a Bombordo (Figura 13.15b)
Cor	Verde com uma faixa larga horizontal encarnada	Encarnado com uma faixa larga horizontal verde
Formato (boias)	Cilíndrico, pilar ou charuto	Cônico, pilar ou charuto
Marca de tope (se houver)	Cilindro verde	Cone encarnado com o vértice para cima
Luz (se houver)		
Cor	Verde	Encarnada
Ritmo	Grupos de Lampejos Compostos (2+1)	Grupos de Lampejos Compostos (2+1)

Figura 13.15 – Sinais Laterais usados na Região B - Canais Preferenciais a Boreste e a Bombordo



Identificação com letras ou números – Se os sinais que demarcam as margens de um canal forem marcados com números ou letras, a sequência dessas indicações deve acompanhar a direção convencional do balizamento.

c. Sinais Cardinais

Definição de Quadrantes e Sinais Cardinais – Os quatro quadrantes (Norte, Leste, Sul e Oeste) são limitados pelas marcações verdadeiras NW–NE, NE–SE, SE–SW, SW–NW, tomadas a partir do ponto de referência (ponto a ser indicado pelo sinal e sobre o qual se deseja chamar a atenção do navegante).

Um sinal Cardinal recebe o nome do quadrante no qual se encontra.

O nome de um sinal Cardinal indica o quadrante em que o navegante deve passar, em relação à posição do sinal.

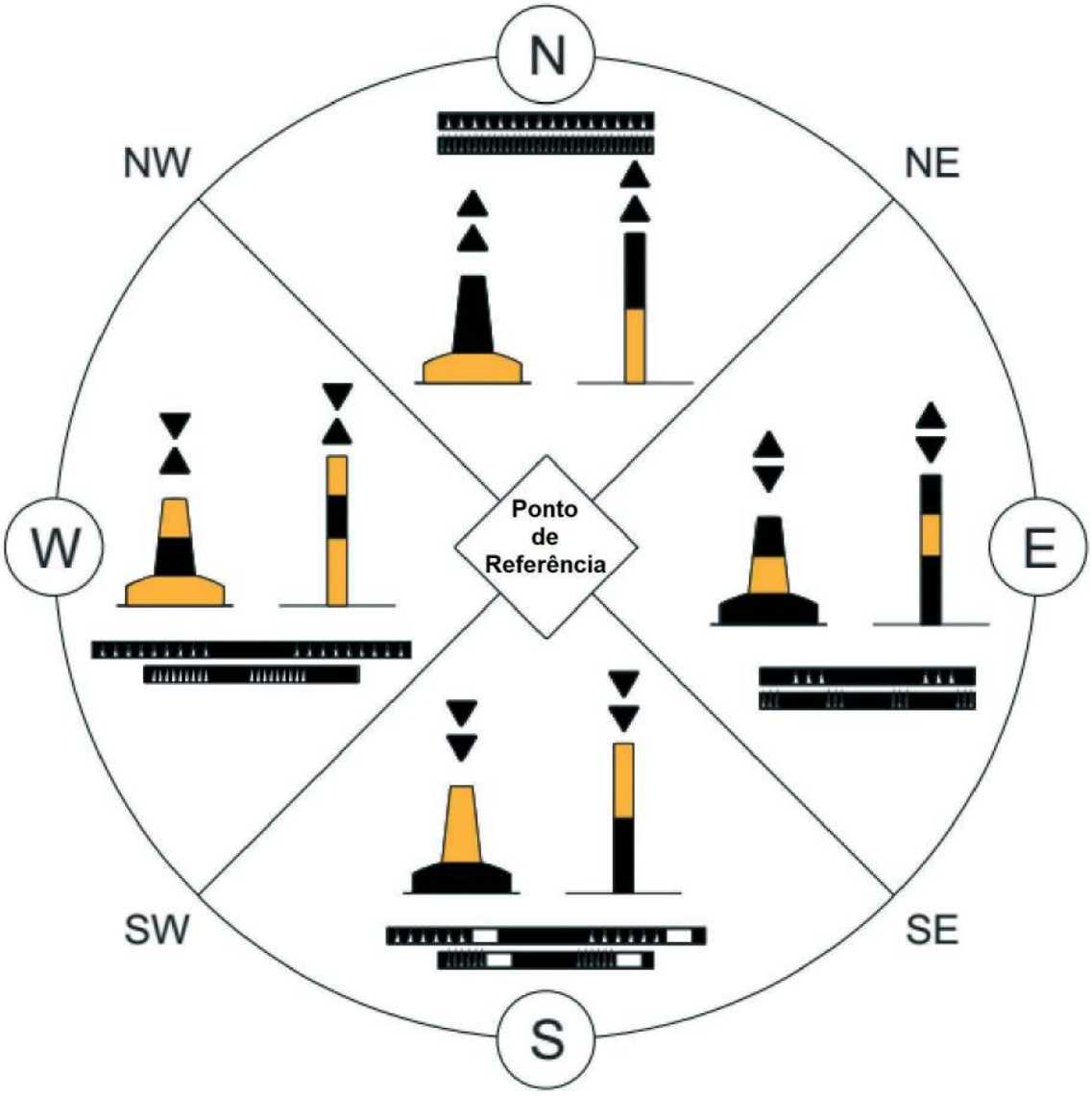
Uso dos Sinais Cardinais – Um sinal Cardinal pode ser usado, por exemplo:

- para indicar que as águas mais profundas numa área se encontram no lado (quadrante) que tem o nome do sinal; e
- para indicar o lado seguro para passar um perigo, especialmente em mar aberto.

Sinais Cardinais:

	Sinal Cardinal Norte (Figura 13.16 N)	**Sinal Cardinal Sul** (Figura 13.16 S)
Cor	Preta sobre amarela	Amarela sobre preta
Formato (boias)	Pilar ou charuto	Pilar ou charuto
Marca de tope	2 cones pretos, um sobre o outro, com os vértices para cima	2 cones pretos, um sobre o outro, com os vértices para baixo
Luz (se houver)		
Cor	Branca	Branca
Ritmo	Lampejos rápidos ou muito rápidos	Grupos de lampejos muito rápidos (6) + lampejo longo, a cada 10 segundos; ou grupos de lampejos rápidos (6) + lampejo longo, a cada 15 segundos

Figura 13.16 – Sinais Cardinais



	Sinal Cardinal Leste (Figura 13.16 E)	Sinal Cardinal Oeste (Figura 13.16 W)
Cor	Preto com uma faixa larga horizontal amarela	Amarelo com uma faixa larga horizontal preta
Formato (boias)	Pilar ou charuto	Pilar ou charuto
Marca de tope	2 cones pretos, um sobre o outro, base a base	2 cones pretos, um sobre o outro, ponta a ponta
Luz (se houver)		
Cor	Branca	Branca
Ritmo	Grupos de lampejos triplos muito rápidos a cada 5 segundos, ou rápidos a cada 10 segundos	Grupos de lampejos muito rápidos (9), a cada 10 segundos; ou grupo de lampejos rápidos (9), a cada 15 segundos.

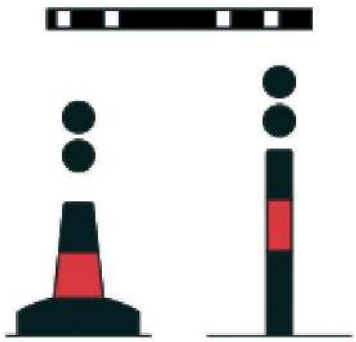
A marca de tope constituída por 2 cones é o indicador diurno mais importante de um sinal cardinal e deve ser usada sempre que praticável; seu tamanho deve ser o maior possível, com uma visível separação entre os cones. A marca de tope para um sinal cardinal deverá ser sempre obrigatória.

d. Sinais de Perigo Isolado

Definição de Sinais de Perigo Isolado – Um sinal de Perigo Isolado é aquele construído sobre, fundeado sobre ou junto de um perigo isolado de dimensões relativamente pequenas, que tenha águas navegáveis em toda a sua volta.

	Perigo Isolado (Figura 13.17)
Cor	Preta, com uma ou mais faixas largas horizontais encarnadas
Formato (boias)	Opcional, porém sem conflitar com os sinais laterais preferindo-se os formatos charuto e pilar
Marca de tope	2 esferas pretas, uma sobre a outra
Luz (se houver)	
Cor	Branca
Ritmo	Grupo de lampejos (2)

Figura 13.17 – Sinal de Perigo Isolado



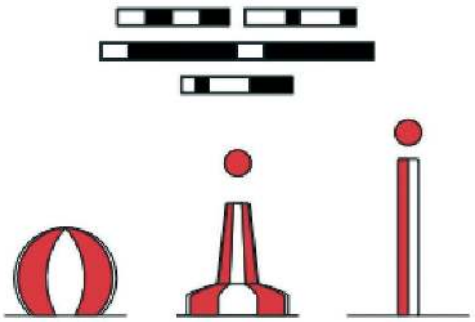
A marca de tope constituída por 2 esferas pretas é um indicador diurno muito importante de todo sinal de Perigo Isolado, e seu tamanho deve ser o maior possível, com uma visível separação entre as esferas. A marca de tope para um sinal de Perigo Isolado é obrigatória.

e. Sinais de Águas Seguras

Definição de Sinais de Águas Seguras – Estes sinais servem para indicar a existência de águas navegáveis em todo o seu entorno, o meio de um canal, um ponto de aterragem ou um ponto de espera.

	Águas Seguras (Figura 13.18)
Cor	Listras verticais encarnadas e brancas
Formato (boias)	Esférico, pilar ou charuto
Marca de tope (se houver)	Uma esfera encarnada
Luz (se houver)	
Cor	Branca
Ritmo	Isofásico, ou de ocultação, ou lampejo longo a cada 10 segundos, ou Morse "A" (.–)

Figura 13.18 – Sinal de Águas Seguras



f. Sinais Especiais

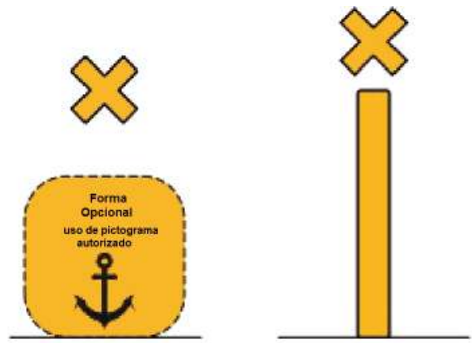
Definição de Sinais Especiais – São sinais cujo objetivo não é orientar a navegação, mas indicar uma área ou característica especial, mencionada nos documentos náuticos apropriados, como:

- boias dos Sistemas de Aquisição de Dados Oceânicos (ODAS);
- sinais de separação de tráfego, em que o uso de sinalização convencional de canal pode causar confusão;
- sinais de área de despejos;
- sinais de área de exercícios militares;
- sinais de cabo ou tubulação submarino;
- sinais de área de recreação ou de restrição à navegação;
- sinais para delimitação de perímetro de segurança nas proximidades de usinas hidrelétricas;
- sinais para delimitação de áreas de fundeio;
- sinais para delimitação de extremidade de construções sobre e sob águas;
- sinais para delimitação de obras sendo realizadas sobre e sob águas;
- sinais para delimitação de instalações *offshore* para geração de energias renováveis;
- sinais para indicação de áreas aquícolas; e
- sinais para outros fins especiais.

As obstruções submarinas, quando consideradas perigos à navegação, como dutos ou cabos elétricos, cabos submarinos para telecomunicações, cabeças-de-poço, áreas de despejo, etc, devem ser sinalizadas com os Sinais Especiais, em acordo ao item 0318 da NORMAM 17/DHN.

	Especiais (Figura 13.19)
Cor	Amarela
Formato (boias)	Opcional, mas sem conflitar com sinais de auxílio à navegação
Marca de tope (se houver)	Formato de "X" amarelo
Luz (se houver)	
Cor	Amarela
Ritmo	Ver as observações abaixo especificadas quanto ao ritmo das luzes

Figura 13.19 – Sinal Especial



Observações quanto ao ritmo das luzes em um sinal Especial, quando houver:

i. possíveis ritmos: grupo de ocultação; lampejo simples, exceto lampejo longo a cada dez segundos; grupo de lampejo com quatro, cinco ou excepcionalmente seis lampejos; grupo de lampejo composto; ou código Morse, com exceção das letras "A" e "U"; e

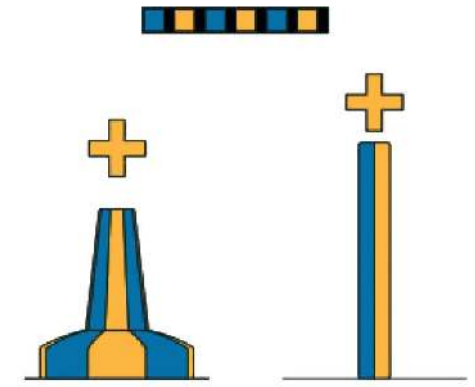
ii. apenas em boias para o Sistema de Aquisição de Dados Oceânicos (ODAS) deve ser utilizada a luz amarela de grupo de lampejos com cinco lampejos (com frequência de uma emissão a cada dois segundos) dentro de um período de vinte segundos, ou seja, Lp(5) A. 20s.

g. Sinais de Novos Perigos

Definição de Sinais de Novos Perigos – Estes sinais servem para indicar qualquer obstrução à navegação recentemente descoberta e ainda não indicada em documentos náuticos ou que ainda não tenha sido suficientemente divulgada. Os novos perigos incluem obstruções tais como: bancos de areia, rochas, cascos soçobrados e outros resultantes da ação do homem.

	Novos perigos (Figura 13.20)
Cor	Listras verticais azul e amarela alternadas
Formato (boias)	Pilar ou charuto
Marca de tope (se houver)	Uma cruz amarela
Luz (se houver)	
Cor	Azul e amarela
Ritmo	Um segundo de lampejo azul e um segundo lampejo amarelo com 0,5 segundo de obscuridade entre eles

Figura 13.20 – Sinal de Novos Perigos



As seguintes recomendações devem ser atendidas ao se propor o estabelecimento de um sinal de Novo Perigo:

i. o novo perigo deve ser sinalizado por iniciativa do responsável pelo balizamento local, que deverá informar, imediatamente, a sua ocorrência ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e ao Agente da Autoridade Marítima;

ii. pelo menos um dos sinais usados para balizar um novo perigo deverá ser duplicado. O sinal utilizado para duplicação deve ser idêntico ao seu par em todos os aspectos;

iii. qualquer sinal luminoso usado com o propósito de sinalizar um novo perigo deve ter a característica luminosa de sinal cardinal ou lateral, rápida (R) ou muito rápida (MR); e

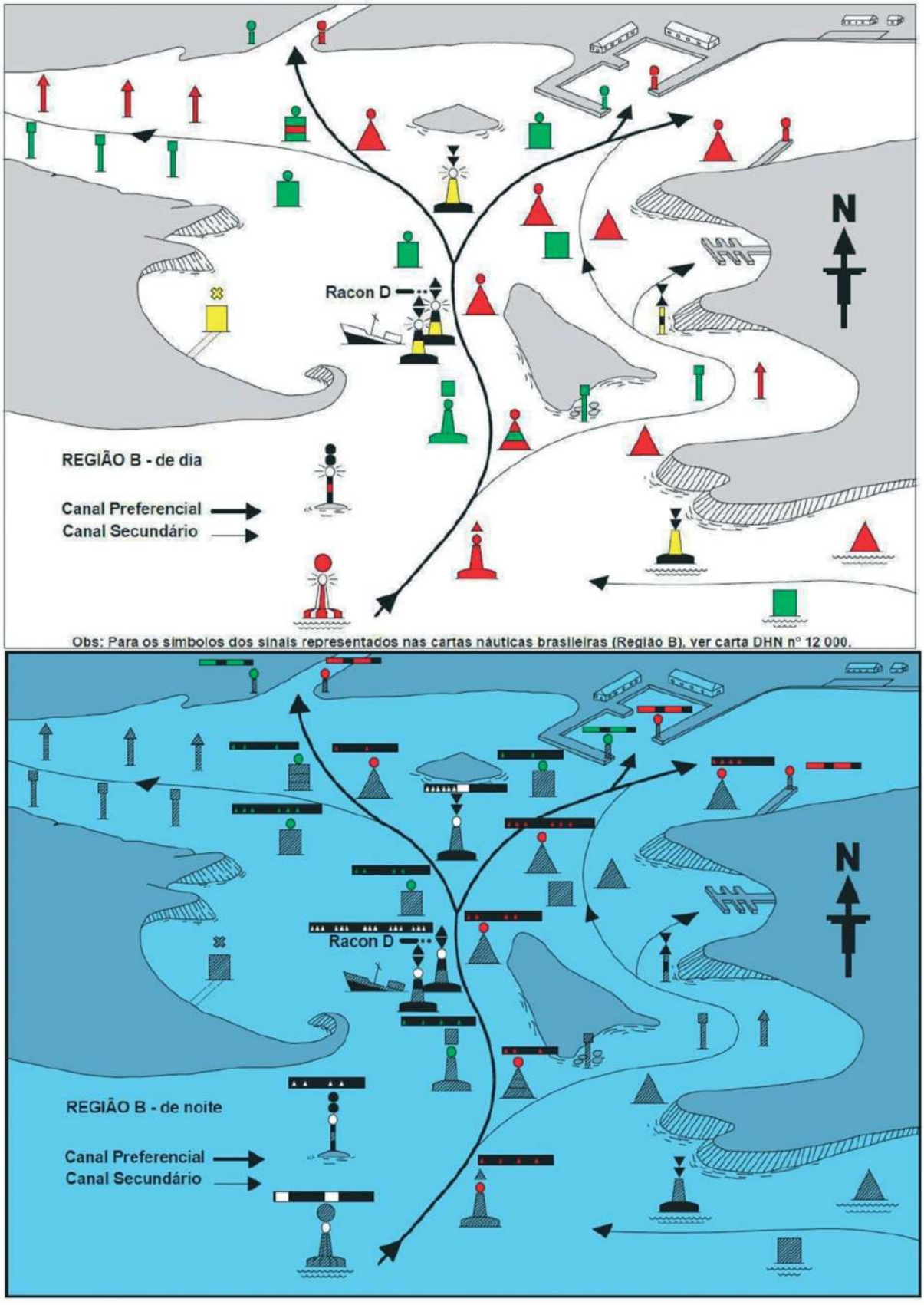
iv. um novo perigo poderá ser sinalizado, ainda, por um Racon transmitindo a letra "D" (- ··) em código Morse, mostrando o comprimento de uma milha náutica na tela do radar.

13.3.3 Utilização do Sistema de Balizamento Marítimo da IALA

A Figura 13.21, constante da página seguinte, apresenta um exemplo de utilização do Sistema de Balizamento Marítimo da IALA na Região "B", adotado pelo Brasil.

O Apêndice C apresenta, em conjunto, os sinais laterais, os sinais de perigo isolado, os de águas seguras, os especiais e os de novos perigos, e os sinais cardinais do Sistema de Balizamento da IALA, para a Região "B", conforme representados na Lista de Faróis – 37ª Edição, 2020-2021, publicada pela DHN.

Figura 13.21 – Uso do Sistema de Balizamento da IALA - Região B, Diurno e Noturno



13.3.4 Numeração de Balizamentos

Em alguns canais, o número elevado de sinais de balizamento torna recomendável numerá-los, para evitar erros de identificação.

O critério adotado para a numeração do balizamento é o seguinte:

a) a numeração dos vários canais e alinhamentos é independente entre si;

b) a numeração de canais é uma só para todo o balizamento, quer se trate de boias cegas, boias de luz ou faroletes;

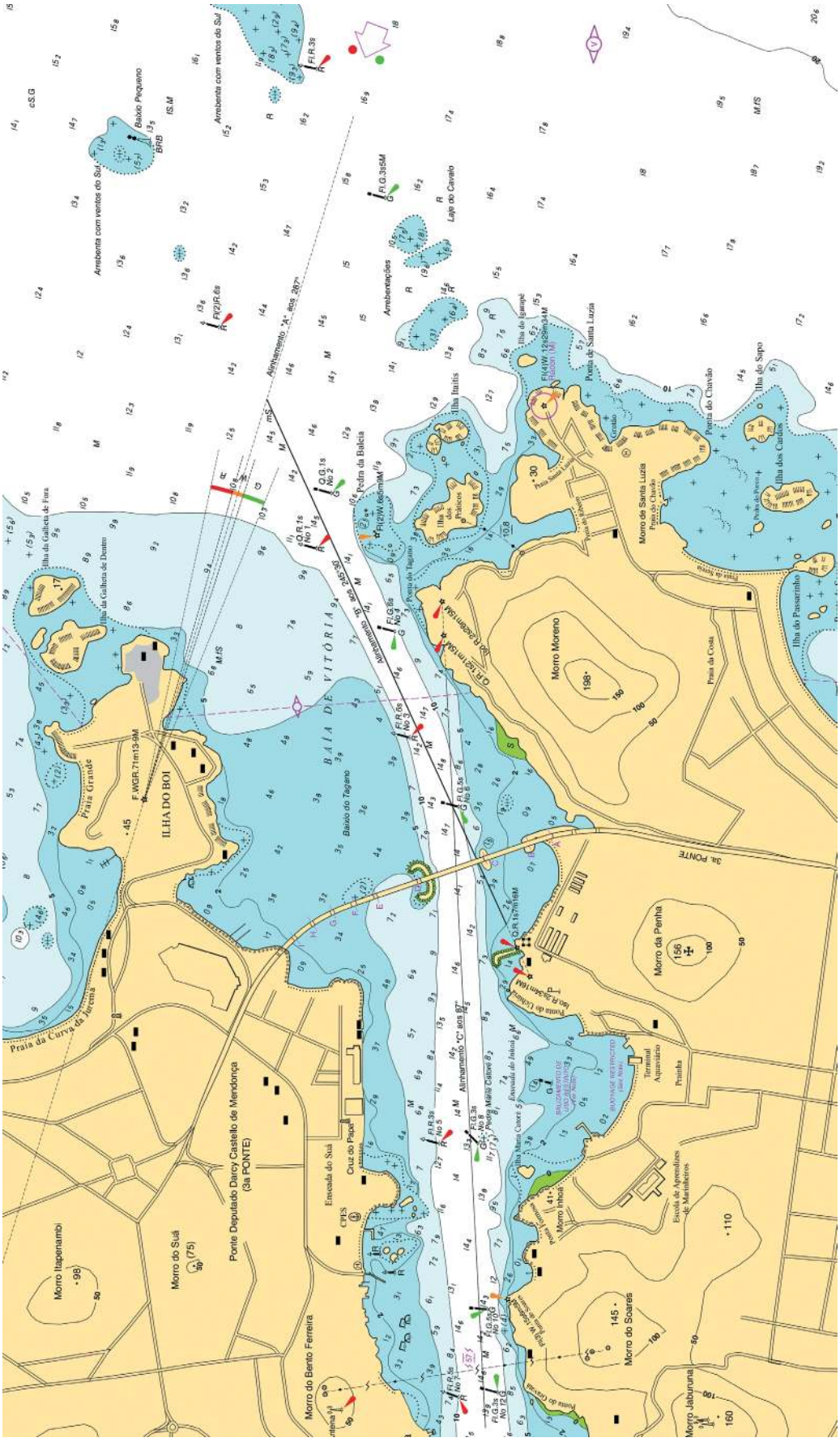
c) o balizamento encarnado recebe números ímpares e o verde números pares; os alinhamentos são identificados por letras, em ordem alfabética;

d) a numeração será sucessiva e em ordem crescente; para os canais, a partir da entrada nos portos, e para os alinhamentos, a partir da boia mais próxima à entrada.

e) além das boias, faroletes e balizas de canais de acesso e de alinhamento, só deverão ser numeradas as que, de outro modo, não possam ser facilmente identificadas pelo navegante, ou referidas nas cartas e publicações.

A Figura 13.22, na página seguinte, apresenta um trecho da Carta 1401 (Portos de Vitória e Tubarão) como exemplo de balizamento em que as boias são identificadas por números e os alinhamentos por letras, respeitando a ordenação sucessiva e crescente, conforme os critérios acima estabelecidos, e em cumprimento ao Sistema de Balizamento da IALA, Região B, adotado no Brasil.

Figura 13.22 – Exemplo de numeração de balizamento – Carta 1401 – Portos de Vitória e Tubarão


BAIA DE VITÓRIA
ILHA DO BOI
Praia Grande
Praia da Curva da Jurema
Ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça (3a PONTE)
Morro do Suá
Morro Itapenambi
Morro do Bento Ferreira
Morro do Soares
Morro Jaburuna
Morro da Penha
Morro Moreno
Morro de Santa Luzia
Ilha do Boi
Ilha do Sapo
Ilha do Passarinho
Ilha dos Caranguejos
Ilha Duas Irmãs
Ilha Mestre Álvaro
Ilha Maria Ortiz
Ilha Mãe Maria
Ilha Trindade
Ilha Pequena
Ilha Redonda
Ilha Rasa da Coroa
Ilha Rasa da Coroa Grande
Ilha Rasa da Coroa Pequena
Ilha Rasa da Coroa Redonda
Ilha Rasa da Coroa Redonda Pequena
Ilha Rasa da Coroa Redonda Grande

APÊNDICE C AO CAPÍTULO 13

SISTEMA DE BALIZAMENTO MARÍTIMO DA IALA

Os quadros contidos no presente Apêndice, que apresentam as características das luzes exibidas pelos sinais de auxílio à navegação adotados no Brasil, conforme o Sistema de Balizamento Marítimo da IALA para a Região "B", com suas respectivas descrições e representações cartográficas, constam da Lista de Faróis – 37ª Edição, 2020-2021, publicada pela DHN.

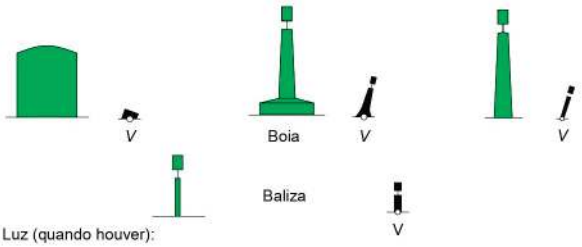
REGIÃO "B"
SISTEMA DE BALIZAMENTO MARÍTIMO DA IALA
BALIZAMENTO CEGO E LUMINOSO
SINAIS LATERAIS

BOMBORDO

Cor: verde

Formato: cilíndrico, pilar ou charuto

Tope (se houver): cilindro verde



Luz (quando houver):

Cor: verde

Ritmo: qualquer, exceto Lp (2 + 1)



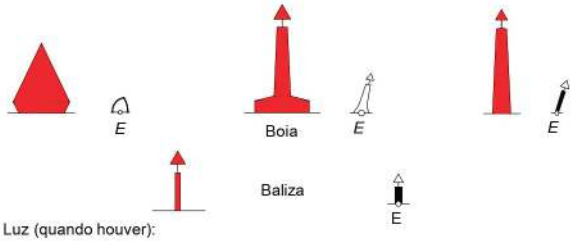
Para serem deixadas por bombordo por quem entra nos portos. Quando luminosa, a boia exibe luz verde com qualquer ritmo, exceto grupo de lampejos compostos (2 + 1) por período.

BORESTE

Cor: encarnada

Formato: cônico, pilar ou charuto

Tope (se houver): cone encarnado com o vértice para cima



Luz (quando houver):

Cor: encarnada

Ritmo: qualquer, exceto Lp (2 + 1)



Para serem deixados por boreste por quem entra nos portos. Quando luminosa, a boia exibe luz encarnada com qualquer ritmo, exceto grupo de lampejos compostos (2 + 1) por período.

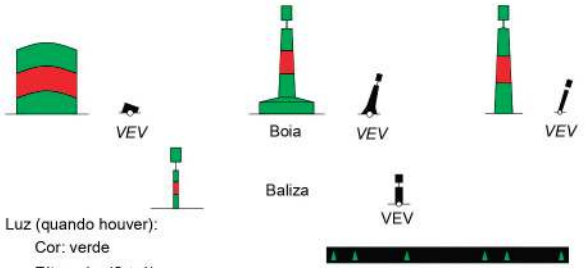
CANAL PREFERENCIAL A BORESTE

(BOMBORDO MODIFICADO)

Cor: verde com uma faixa larga horizontal encarnada

Formato: cilíndrico, pilar ou charuto

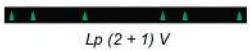
Tope (se houver): cilindro verde



Luz (quando houver):

Cor: verde

Ritmo: Lp (2 + 1)





Quando um canal se bifurca e o canal preferencial for a boreste, o sinal lateral de bombordo modificado, pode ser usado. Quando luminosa, a boia exibe luz verde com um grupo de lampejos compostos (2 +1) por período.

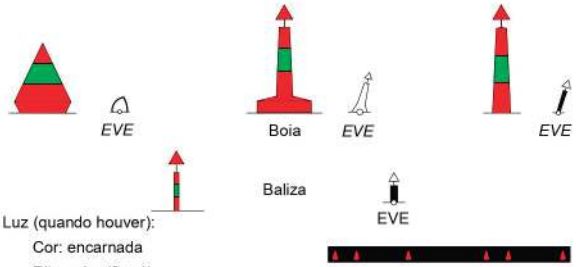
CANAL PREFERENCIAL A BOMBORDO

(BORESTE MODIFICADO)

Cor: encarnada com uma faixa larga horizontal verde

Formato: cônico, pilar ou charuto

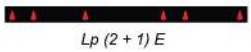
Tope (se houver): cone encarnado com o vértice para cima



Luz (quando houver):

Cor: encarnada

Ritmo: Lp (2 + 1)





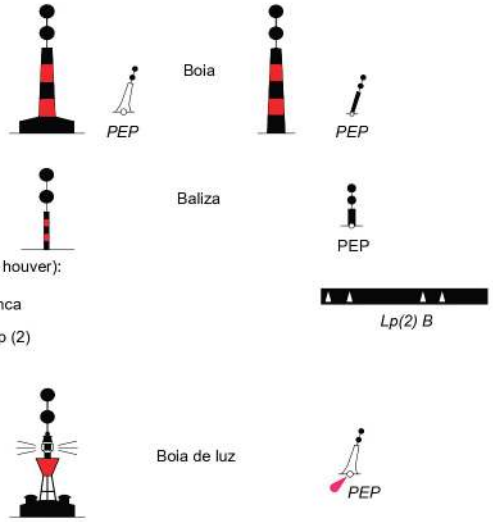
Quando um canal se bifurca e o canal preferencial for a bombordo, o sinal lateral de boreste modificado, pode ser usado. Quando luminosa, a boia exibe luz encarnada com um grupo de lampejos compostos (2 + 1) por período.

PERIGO ISOLADO

Tope: duas esferas pretas, uma sobre a outra

Cor: preta com uma ou mais faixas largas horizontais encarnadas

Formato: pilar ou charuto



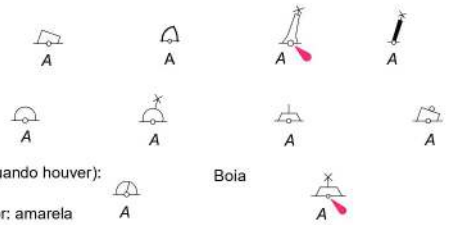
Indicam perigos isolados. O sinal de perigo isolado é aquele construído sobre, ou fundeado junto ou sobre um perigo que tenha águas navegáveis em toda a sua volta. Quando luminosa, a boia exibe luz branca com dois lampejos por período.

BALIZAMENTO ESPECIAL

Tope (se houver): formato de "X" amarelo

Cor: amarela

Formato: opcional, mas sem conflitar com outros sinais



Ritmo:
Oc (...);
Lp. (exceto LpL 10s);
Lp (4), Lp (5) ou Lp (6);
Lp (...+...); ou
Mo (exceto "A" ou "U").

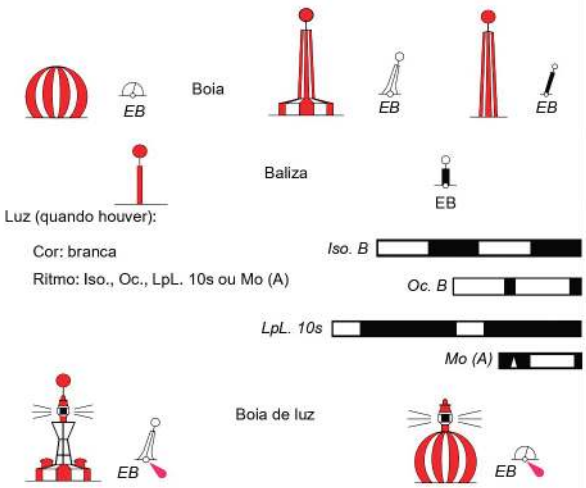
Sinais que não são primordialmente destinados a orientar a navegação mas que indicam uma área ou característica especial mencionada em documentos náuticos apropriados. Exemplo: boias oceanográficas; sinais de separação de tráfego, onde o uso de sinalização convencional de canal possa causar confusão; área de despejos; área de exercícios militares; cabo ou tubulação submarina; área de recreação; prospecções geológicas; dragagens; varreduras; ruínas; áreas de segurança e outros fins especiais.

ÁGUAS SEGURAS

Tope: (se houver): uma esfera encarnada

Cor: faixas verticais encarnadas e brancas

Formato: esférico, pilar ou charuto exibem tope esférico



Indicam águas navegáveis em torno do sinal; incluem sinais de linha de centro, e sinais de meio de canal. Quando luminosa, a boia exibe luz branca isofásica ou de ocultação ou de lampejo longo a cada 10 segundos ou em código Morse exibindo a letra "A".

NOVOS PERIGOS

O termo "Novo Perigo" é usado para descrever obstruções recentemente descobertas e ainda não indicadas em cartas e documentos náuticos. Os novos perigos incluem obstruções como bancos de areia, rochas ou perigos resultantes da ação do homem tais como cascos soçobrados.

Sinalização de novos perigos:

1. Os novos perigos devem ser balizados de acordo com as presentes normas. Se o perigo oferecer risco especialmente grave à navegação, no mínimo um dos sinais usados para balizá-lo deverá ser duplicado por um sinal adicional.

2. Qualquer sinal luminoso com o propósito de assinalar novos perigos deve ter a característica luminosa cardinal ou lateral (MR) ou (R).

3. Qualquer sinal usado para duplicação deve ser idêntico ao seu par em todos os aspectos.

4. Um novo perigo pode ser defendido por um sinal de racon codificado "D" mostrando um comprimento de uma milha náutica na tela do radar.

5. O sinal usado para duplicação pode ser retirado quando se julgar que o novo perigo que ele assinala já teve sua existência suficientemente divulgada.

SINAIS CARDINAIS

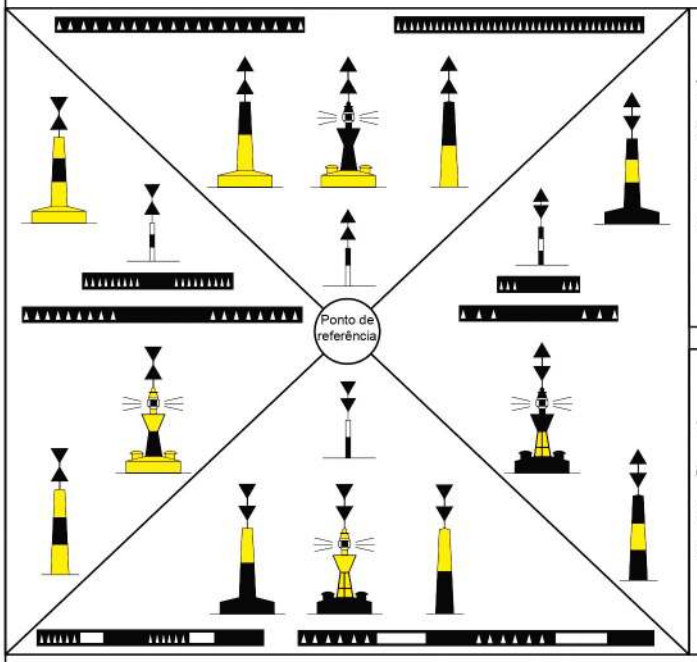
1. Os quatro quadrantes (Norte, Sul, Leste e Oeste) são limitados pelas direções verdadeiras NW—NE, NE—SE, SE—SW, SW—NW, tomados a partir do ponto de referência.
2. O ponto de referência indica o ponto a ser defendido ou indicado pelo sinal.
3. Um sinal cardinal recebe o nome do quadrante no qual ele se encontra.
4. O nome de um sinal cardinal indica o quadrante em que o navegante deve se manter; o referido quadrante tem centro no ponto de referência.

   Eles podem ser usados, por exemplo:

   a) Para indicar que as águas mais profundas estão no quadrante designado pelo sinal;

   b) Para indicar o quadrante seguro em que o sinal deve ser deixado para ultrapassar um perigo; e

   c) Para chamar atenção para um ponto notável num canal tal como uma mudança de direção, uma junção, uma bifurcação, ou o fim de um baixio.



SINAL CARDINAL NORTE

Tope: dois cones pretos, um sobre o outro, com vértices para cima

Cor: preta sobre amarela

Formato: pilar ou charuto

Luz (quando houver):

Cor: branca

Ritmo: R ou MR

SINAL CARDINAL LESTE

Tope: dois cones pretos, um sobre o outro base a base

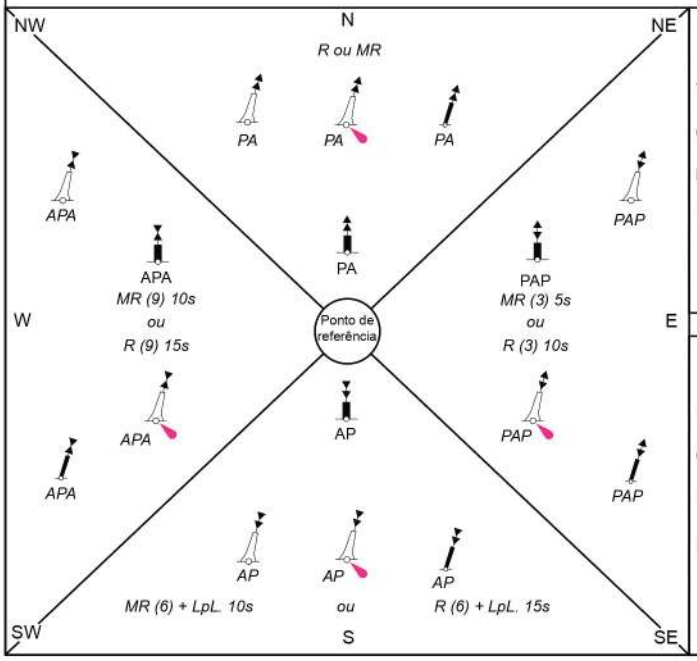
Cor: preta com uma faixa larga horizontal amarela

Formato: pilar ou charuto

Luz (quando houver):

Cor: branca

Ritmo: MR (3) 5s ou R (3) 10s



SINAL CARDINAL SUL

Tope: dois cones pretos, um sobre o outro, com vértices para baixo

Cor: amarela sobre preta

Formato: pilar ou charuto

Luz (quando houver):

Cor: branca

Ritmo: MR (6) + LpL. 10s ou R (6) + LpL. 15s

SINAL CARDINAL OESTE

Tope: dois cones pretos, um sobre o outro ponta a ponta

Cor: amarela com uma faixa larga horizontal preta

Formato: pilar ou charuto

Luz (quando houver):

Cor: branca

Ritmo: MR (9) 10s ou R (9) 15s

PARTE 3

Instrumentos náuticos e GNSS

O QUE O PROGRAMA PEDE

- Instrumentos náuticos e eletrônicos: agulha magnética (bússola), odômetro, tacômetro, anemômetro, GNSS, ecobatímetro

FONTE REPRODUZIDA NESTA PARTE

CFAQ I-M: Noções de Navegação e Manobra da Embarcação (NAV 001), unidades 4 e 6: equipamentos de navegação e GPS

Diretoria de Portos e Costas · Ensino Profissional Marítimo, Curso de Formação de Aquaviários, 1ª ed., 2013
https://www.pescadorprofissional.com.br/pdf/NOCOES%20DE%20NAVEGACAO%20E%20MANOBRA%20DA%20EMBARCACAO.pdf

Terminou esta parte? Resolva questões do assunto.
Telegram: t.me/capitao_amador_bot
Simulado no site: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

UNIDADE 4

EQUIPAMENTOS E SISTEMAS AUXILIARES À NAVEGAÇÃO

4.1 FUNCIONAMENTO BÁSICO DOS PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS AUXILIARES À NAVEGAÇÃO: ODÔMETRO, ECOBATÍMETRO, ANEMÔMETRO, PILOTO AUTOMÁTICO, BARÔMETRO E HIGRÔMETRO

- **ODÔMETRO**

São aparelhos que indicam a distância percorrida.



Odômetro

- **ECOBATÍMETRO**

Os ecobatímetros medem a profundidade local, por meio da emissão de pulsos e a recepção do seu eco após tocar no fundo do mar. A profundidade medida é a partir do fundo da embarcação; para encontrarmos a profundidade do local, devemos somar o calado da embarcação.



Ecobatímetro

- **ANEMÔMETRO**

Instrumento utilizado para medir a velocidade do vento, que é obtida em m/seg, km/h, nós ou através da escala de Beaufort, que coloca faixas de velocidade do vento numa escala que vai até a força 12 (furacões).



Anemômetro

- **PILOTO AUTOMÁTICO**

É um aparelho para controle automático do rumo. Este aparelho permite manter o navio no rumo sem necessidade de timoneiro. Além de dispensar o homem do governo do navio, o piloto automático apresenta a vantagem no consumo de combustível e menor desgaste de máquina do leme.



Piloto automático

- **BARÔMETROS**

Os instrumentos utilizados na medição da pressão atmosférica são os "**barômetros**", que podem ser de dois tipos:

✓ **Aneróides**

Nos quais os elementos sensíveis constam de uma série de câmaras metálicas ocas, que se deformam pela ação da pressão. Essa deformação transmite-se a um ponteiro que, num mostrador graduado, indicará o valor da pressão exercida sobre as câmaras.

✓ **De mercúrio**

Que dispõem de um tubo vertical de vidro contendo mercúrio. A altura da coluna líquida neste tubo exprimirá o valor da pressão. Este barômetro não é utilizado a bordo, servindo para aferições periódicas dos barômetros aneróides, visto ser de alta precisão.

Normalmente, a pressão atmosférica é medida a bordo por meio de barômetros aneróides localizados no passadiço ou em suas proximidades. Ou por um barógrafo que, além de indicar, faz um registro contínuo da pressão.



Barômetro aneróide



Barógrafo

- **HIGRÔMETRO E PSICRÔMETRO**

Toda amostra de ar contém partículas de vapor d'água em suspensão. Contudo, há um limite para isto. Essa capacidade do ar de conter partículas de vapor d'água é chamada de umidade do ar. Se o ar retém sua capacidade máxima de vapor d'água, nesse caso dizemos que está saturado, ou ainda, que ele atingiu 100% da umidade relativa. Se a umidade relativa passa de 100%, o vapor transforma-se em líquido (se liquefaz) e precipita-se (cai) na forma de chuva ou nevoeiro. Por isso é importante para o navegante calcular a umidade relativa.

Para medir a umidade relativa do ar, utilizam-se aparelhos chamados higrômetros ou psicrômetros. Ambos são constituídos de dois termômetros, um seco e outro úmido (este com o bulbo envolvido por um tecido molhado). Com os dados das leituras dos dois termômetros e com a diferença, em graus, entre eles, consultam-se tabelas apropriadas e determina-se a umidade relativa e a temperatura do ponto de orvalho.



4.2 LINHA GERAIS DOS EQUIPAMENTOS E SISTEMA ELETRÔNICOS AUXILIARES À NAVEGAÇÃO, ENTRE OS QUAIS: RADAR, AIS E GMDSS

- **RADAR**

Radar é um aparelho eletrônico que usa a reflexão de ondas-rádio para detectar objetos que não são visíveis normalmente, por estarem na escuridão, ocultos por nevoeiros ou por estarem a grandes distâncias, etc.

A palavra **RADAR** tem origem nas letras iniciais da frase em inglês: "**Ra**dio **D**etection **A**nd **R**anging ".

Os radares modernos são radares ARPA, que fornecem todas as informações para o navegador automaticamente. Além de apresentarem muitos recursos, fornecem uma imagem bem definida e colorida, facilitando a tomada de decisões.



➢ **AIS**

O **Universal Automatic Identication System** (ou **AIS,** como é mais comumente conhecido) é um moderno sistema de radiodifusão abrangendo navios e estações baseadas em terra, que funciona como um transponder, operando em VHF, e possibilita a identificação segura de qualquer embarcação navegando nas proximidades de outras. Suas características e capacidade farão dele uma nova e excelente ferramenta para aumentar a segurança da navegação e a administração do controle do tráfego.

Uma estação **AIS** é um radio transceptor em VHF capaz de enviar informações do navio, tais como, identidade, posição, rumo, velocidade, comprimento, tipo de navio, tipo de carga, etc., para outros navios ou para estações receptoras em terra, desde que devidamente aparelhadas.

As informações originadas num equipamento **AIS,** instalado a bordo de um navio são transmitidas contínua e automaticamente sem qualquer intervenção do pessoal de bordo.



➢ **SISTEMA DE SOCORRO E SEGURANÇA MARÍTIMOS (GMDSS)**

A Convenção SOLAS determina que o Comandante de qualquer navio no mar ao receber um sinal de perigo de outro navio, aeronave ou embarcação de sobrevivência deverá prosseguir a toda velocidade para o local do incidente a fim de prestar auxílio às pessoas em perigo.

O princípio básico do GMDSS é que as autoridades de busca e salvamento, localizadas em terra e os navios que estejam nas proximidades, sejam rapidamente alertados sobre o incidente, assim como poderão participar das operações de busca e salvamento.

Os equipamentos requeridos para serem instalados em um navio são determinados basicamente pela sua área de operação, a saber:

✓ **Área A1**

Área dentro da cobertura radiotelefônica com no mínimo uma estação costeira VHF, em que um permanente alerta de chamada seletiva (DSC) seja disponível, cerca de 20 a 30 milhas náuticas.

✓ **Área A2**

Área excluindo a área A1 dentro da cobertura radiotelefônica, com no mínimo uma estação em MF, em que um permanente alerta DSC seja disponível cerca de 100 milhas náuticas.

- ✓ **Área A3**

Área excluindo as áreas A1 e A2 dentro da cobertura de um satélite geoestacionário INMARSAT, em que um permanente alerta seja disponível. Esta área está entre 70º N e 70º S, que é a faixa de cobertura dos satélites INMARSAT.

- ✓ **Área A4**

Área que fica fora das áreas A1, A2, A3.

- ➢ **SISTEMA DE COMUNICAÇÃO NO GMDSS**

As comunicações por satélite são particularmente os elementos mais importantes do GMDSS. O sistema INMARSAT emprega quatro satélites geoestacionários e opera as estações terrenas de navio (SES) na banda 1.5 e 1.6 GHz banda L, provendo-as com os recursos de alerta de socorro e capacidade para comunicação por radioteleimpressão e radiotelefonia.

As Balizas Radio Indicadoras de Posição em Emergência (EPIRB) de 1,6 GHz (banda L) também são usadas para gerar alerta de socorro, assim como as EPIRBs de 121,5 e 406 MHz que utilizam o sistema COSPAS-SARSAT com seis satélites que estão em órbita polar, sempre com o objetivo de identificar o navio e sua posição em caso de alerta de socorro.

UNIDADE 6

SISTEMA DE NAVEGAÇÃO POR SATÉLITE (GPS)

6.1 SISTEMA GPS/DGPS DE NAVEGAÇÃO, PRINCÍPIO DE FUNCIONAMENTO, SUAS VANTAGENS E LIMITAÇÕES

➢ **SISTEMA DE POSICIONAMENTO GLOBAL (GPS)**

O GPS é um sistema de rádio-navegação baseado em 24 satélites, dimensionado e aprovado pelo sistema de defesa dos Estados Unidos. O GPS permite que os usuários, em terra, no mar ou no ar determinem suas posições através das coordenadas geográficas: latitude e longitude, altitude, velocidade e hora. O sistema fornece informações vinte e quatro horas para qualquer lugar do mundo, não sofrendo interferências das condições atmosféricas no local.



➢ **COMPONENTES DO SISTEMA**

✓ **Seguimento espacial**

São 24 satélites transmitindo sinais em 6 órbitas a 20.200 km, com uma inclinação de 55º, cada satélite efetuando uma volta a cada 12 horas. Os satélites têm vida útil de 10 anos aproximadamente, necessitando de periódicas substituições.

✓ **Seguimento de controle**

É responsável pela monitoração, geração, correções e avaliação de todo o sistema, existe uma estação central nos Estados Unidos e monitoras em outros pontos da terra.

✓ **Diferencial GPS (DGPS)**

É uma técnica usada em tempo real para remover a maioria dos erros que o GPS possa apresentar. O DGPS consiste em um receptor GPS estacionário sobre um ponto de

coordenadas conhecidas (estação base), que no caso de navegação na costa brasileira são utilizadas as estações radiogoniométricas da Marinha. Como esses receptores conectados à estação base estão relativamente próximos, irão experimentar erros similares que serão corrigidos, chegando à precisão de 5 m.



GPS



Receptor



Antena

- **VANTAGENS DO GPS**

- ✓ Preciso
- ✓ Funciona as 24 horas
- ✓ Obtém resultados independente das condições atmosféricas
- ✓ A rede de satélite cobre todo o globo
- ✓ Permite conhecer a posição (latitude e longitude)
- ✓ Fornece indicações da velocidade
- ✓ Cronometra tempo
- ✓ Orienta durante uma viagem
- ✓ Armazena coordenadas de posições possibilitando a reconstituição de viagens.

- **LIMITAÇÕES DO GPS**

- ✓ Requer equipamentos adicionais para maior precisão: Antenas, DGPS, WAAS, etc.
- ✓ Necessita de perfeita visibilidade com os satélites acima do horizonte (sem ocultações)
- ✓ Interferências com o sinal (opera por radiofreqüência)

6.2 OPERAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS GPS/DGPS E UTILIZAÇÃO DOS RECURSOS QUE O SISTEMA FORNECE

A operação de um receptor GPS é, normalmente, bastante simples. Deve ser consultado o manual do equipamento, que fornecerá as informações necessárias para possibilitar o domínio sobre os controles do aparelho e a interpretação dos dados apresentados no mostrador. O teclado, para introdução de dados e comando das diferentes funções, é, em geral, de fácil manuseio e compreensão, da mesma forma que a apresentação em tela das informações de posição, hora, rumo, velocidade, etc.

➢ **RECURSOS**

• Plotagem da posição em tempo real, sobre Carta Náutica digitalizada, apresentada em monitor colorido, de elevado grau de contraste e resolução · interface com a agulha e o odômetro;
• Cálculo do rumo e da velocidade da corrente e dos seus efeitos sobre a derrota (abatimento, caimento e avanço, ou atraso);
• Armazenamento na memória de centenas de pontos de derrota (“waypoints”) e de dezenas de derrotas de pernadas múltiplas reversíveis;
• Cálculo do rumo, velocidade e duração do trajeto para o próximo ponto da derrota;
• Cálculo do ETA (“estimated time of arrival”) nos diversos pontos da derrota e no ponto de destino;
• Memorização da posição instantânea da embarcação a qualquer momento, pelo simples pressionar de um botão (tal característica poderá ser extremamente valiosa em uma situação de homem ao mar);
• Interface do receptor GPS com o piloto automático, de modo a conduzir a embarcação para um determinado ponto da derrota, ou ao longo de uma derrota planejada;
• Capacidade de interface com radar e/ou ecobatímetro;
• Capacidade de executar serviço de vigilância de fundeio (“anchor watch”), com o estabelecimento do círculo de giro da embarcação (com raio igual ao comprimento do navio somado ao filame, ou comprimento da amarra) em torno do ponto de fundeio e o disparo de um alarme caso a embarcação tenda a garrar, saindo do referido círculo;
• Capacidade de acompanhar até 12 satélites para fornecer informações contínuas, atualizadas a cada segundo de tempo;
• Capacidade de operação no modo GPS Diferencial (DGPS), que será adiante explicado;
• Apresentação das posições em coordenadas geográficas (Latitude e Longitude), grade quilométrica UTM (N e E) e outros sistemas;
• Capacidade de mudança de “datum” (“datum shift”) e apresentação da posição com referência a outros elipsóides e “data” locais, além do WGS-84; e
• Capacidade de realizar outros cálculos úteis à navegação, tais como determinação da hora do nascer e do pôr-do-Sol e da fase lunar.

Alguns receptores, denominados de híbridos, combinam o GPS com outro sistema de posicionamento, em especial o LORAN-C. a fim de proporcionar redundância e maior segurança à navegação.

6.3 DADOS FORNECIDOS PELO GPS DURANTE A NAVEGAÇÃO E AS SIGLAS MAIS COMUNS USADAS NO EQUIPAMENTO

➢ **TERMOS UTILIZADOS NO GPS:**

Ao navegar utilizando o GPS, devemos levar em consideração alguns termos próprios do equipamento:

✓ **TRK ou BRG**

É o rumo apresentado pelo GPS; o instrumento já fornece o rumo verdadeiro.

✓ **COG**

Rumo no fundo; é a direção resultante realmente navegada, desde o ponto de partida até o ponto de chegada, num determinado momento, ou seja, o rumo no fundo é a resultante entre o rumo na superfície e a corrente.

✓ **VMG**

Velocidade no fundo; é a velocidade ao longo da derrota realmente seguida em relação ao fundo do mar, desde o ponto de partida até o ponto de chegada.

✓ **SOA**

Velocidade de avanço; é aquela com a qual se pretende progredir ao longo da derrota planejada. Os cálculos do ETA e do ETD são feitos baseados nesta velocidade.

✓ **ETA**

Hora estimada de chegada

✓ **ETD**

Hora estimada de partida

✓ **MOB**

Homem ao mar; esta tecla do GPS permite que, em caso de homem ao mar, imediatamente após ser acionada, o GPS insere um ponto chamado MOB com a posição atual e ao mesmo tempo executa a função GO TO (vá para), considerando este ponto como destino.

PARTE 4

Marés e Tábuas das Marés

O QUE O PROGRAMA PEDE

- Comportamento das marés
- Conhecimento das curvas de marés
- Uso de Tábuas de Marés

FONTE REPRODUZIDA NESTA PARTE

Navegação: a Ciência e a Arte, vol. I, cap. 10: Marés e correntes de maré (10.1.2, 10.1.3 e início de 10.1.9: conceitos básicos, sizígia e quadratura, Tábuas das Marés)

Altineu Pires Miguens · Diretoria de Hidrografia e Navegação, vol. I, 2ª revisão, 2023

https://www.marinha.mil.br/dhn/npublicacoes

Terminou esta parte? Resolva questões do assunto.

Telegram: t.me/capitao_amador_bot

Simulado no site: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

10.1.2 Conceitos Básicos de Maré

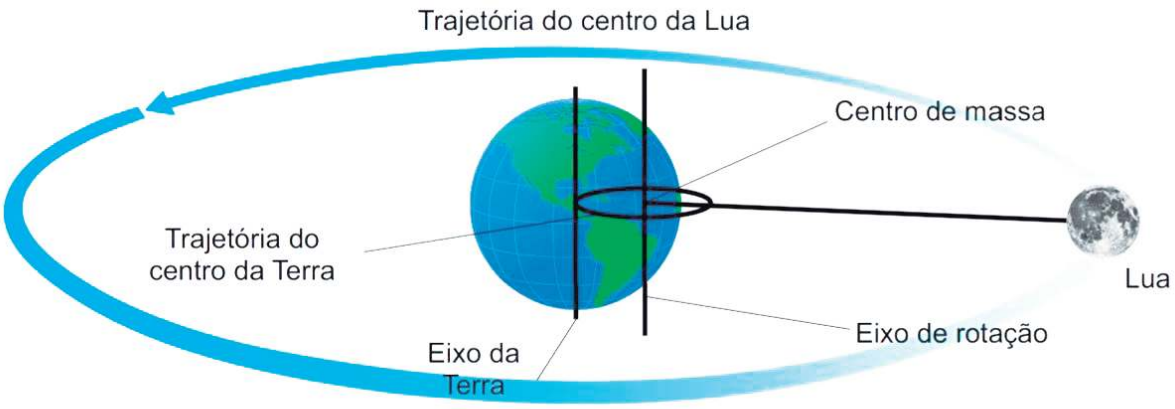
Maré é a oscilação vertical da superfície do mar ou outra grande massa d'água sobre a Terra, causada primariamente pelas diferenças na atração gravitacional da Lua e, em menor extensão, do Sol sobre os diversos pontos da Terra.

A oscilação da maré é consequência, basicamente, da Lei da Gravitação Universal de Newton, segundo a qual os corpos se atraem na razão direta de suas massas e na razão inversa do quadrado da distância que os separa. A Lua, devido à sua maior proximidade com a Terra, é o corpo celeste que mais influencia a maré, seguindo-se o Sol, por força de sua enorme massa. O efeito da força gravitacional da Lua é cerca de 2,25 vezes mais pronunciado, apesar de o Sol ter uma massa milhares de vezes maior. A influência dos demais planetas e estrelas é bem menos significante.

Os movimentos relativos Sol–Terra–Lua fazem com que as marés sejam movimentos harmônicos compostos que podem, consequentemente, ser decompostos em vários movimentos harmônicos simples, expressos por equações matemáticas.

A Terra e, especialmente, seus oceanos são afetados pela atração gravitacional do sistema Terra–Lua e pelas forças centrífugas resultantes de sua revolução em torno de um centro comum (baricentro ou centro de massa do sistema Terra–Lua), constituído por um ponto localizado no interior da Terra, aproximadamente 810 milhas (cerca de 1.500km) abaixo de sua superfície. Em função da diferença de massa entre a Terra e a Lua, esse baricentro situa-se entre o centro da Terra e a superfície terrestre, o que significa que todos os pontos realizam movimentos circulares, com a mesma velocidade angular e, portanto, a mesma aceleração centrífuga (Figura 10.1). É muito importante não confundir a aceleração centrífuga do sistema Terra-Lua girando em torno do Sol com a aceleração centrífuga associada à rotação da Terra em torno de seu eixo.

Figura 10.1 – Centro de massa (baricentro) do sistema Terra-Lua



Fontes: Introdução às Ciências do Mar SECIRM, 2015; Open University, 1989.

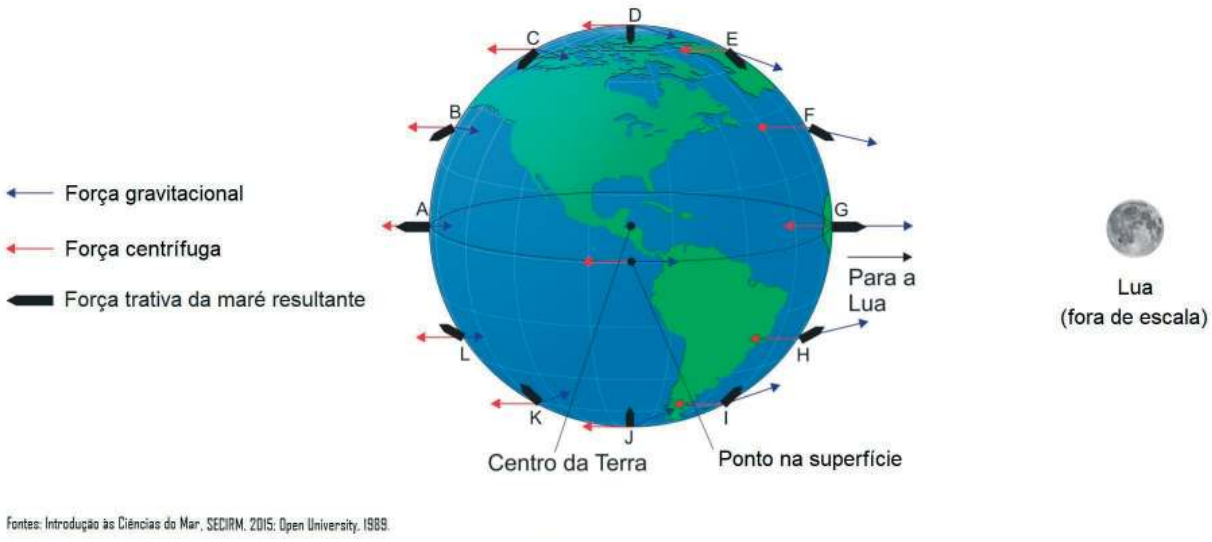
A força gravitacional e a força centrífuga estão em equilíbrio e, como resultado, a Terra e a Lua nem colidem nem se afastam uma da outra no espaço, como representadas na Figura 10.1.

Entretanto, embora o sistema Terra–Lua como um todo esteja em equilíbrio, partículas individuais na Terra não estão. A força centrífuga é a mesma em qualquer lugar, pois todos

os pontos na superfície da Terra descrevem o mesmo movimento em torno do centro de massa comum. Estas forças são todas paralelas entre si e paralelas a uma linha unindo o centro da Terra ao centro da Lua. Por outro lado, a força gravitacional não é a mesma em todos os lugares; as partículas mais próximas da Lua sofrem uma força gravitacional maior que aquelas localizadas no lado mais afastado da Terra. Ademais, estas forças não são paralelas, tendo cada uma a direção da linha que une a partícula correspondente ao centro da Lua.

Assim, as resultantes dessas forças (força trativa de maré), mostradas com ênfase exagerada na Figura 10.2, levarão a água da superfície a fluir em direção aos pontos da superfície da Terra mais próximo e mais afastado da Lua (ponto sublunar e sua antípoda, respectivamente), como mostrado na figura. Este fluxo causa níveis de água mais altos que o normal nesses pontos e níveis mais baixos que o normal nas áreas de onde o fluxo provém.

Figura 10.2 – Esquema das forças atuantes na superfície terrestre



Fontes: Introdução às Ciências do Mar, SECIRM, 2015; Open University, 1989.

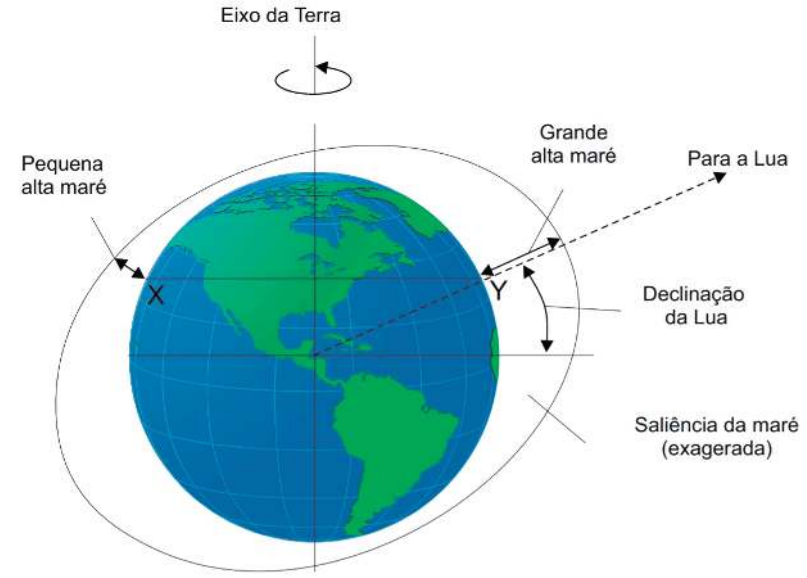
Embora no ponto mais próximo e no mais distante da Lua haja indicação de uma força resultante para fora, esta é muito fraca, não tendo intensidade suficiente para causar uma maré apreciável. A maré resulta, realmente, das forças quase horizontais que causam o fluxo acima descrito, na direção dos pontos da superfície da Terra mais próximo e mais afastado da Lua. Então, num determinado local da Terra, a ocorrência da preamar (PM) está relacionada com a passagem da Lua pelo meridiano superior ou pelo meridiano inferior do lugar; a baixa-mar (BM) ocorrerá quando a Lua estiver a 90º do meridiano do lugar. Esta explicação, abreviada e simplificada, ajuda muito a entender o fenômeno das marés.

O resultado idealizado em uma Terra esférica, sem continentes e com profundidade do Oceano constante, de acordo com as idealizações de Newton, é a formação de um elipsoide com dois bulbos, um na direção da Lua e outro na direção oposta a ela, como apresentado na Figura 10.3.

Como a Terra gira a cada dia em torno de seu eixo, de Oeste para Leste, completando uma rotação a cada 24 horas, o ponto da superfície da Terra que fica na direção da Lua muda e, teoricamente, cada ponto na Terra apresentaria duas preamares (PM) e duas baixa-mares (BM) no período de 24 horas. Entretanto, como a Lua gira em torno da Terra no mesmo sentido em que a Terra gira em torno de seu eixo, o tempo que a Terra leva para efetuar uma rotação

completa com relação à Lua é de aproximadamente 24h 50m, período conhecido como um dia lunar. Ademais, como resultado da inclinação do eixo da Terra, as preamares e as baixa-mares sucessivas não são normalmente de níveis iguais.

Figura 10.3 – Esquema do elipsoide de maré devido à Lua, considerando-se a inclinação da órbita da Lua em relação ao Equador terrestre



Fontes: Introdução às Ciências do Mar. SECIRM. 2015; *Open University*. 1989.

10.1.3 Marés de Sizígia e Marés de Quadratura

Quando a Lua se encontra na posição de Lua Nova ou Lua Cheia (ambas as posições denominadas de sizígia), as atrações gravitacionais da Lua e do Sol reforçam-se. Como a força de maré resultante ou combinada também aumenta, as preamares são maiores que a média e as baixa-mares são menores que a média. Isto significa que a amplitude de maré é maior em todos os locais que apresentam uma preamar e uma baixa-mar consecutivas. Assim, as Marés de Sizígia ocorrem em situações de Lua Cheia e Lua Nova, ou seja, quando Sol, Terra e Lua estão alinhados, o que faz com que as forças resultantes coincidam e as marés tenham as maiores amplitudes. Estas marés superiores à média, que ocorrem nas posições de sizígia da Lua, são conhecidas como marés de águas vivas.

Nas posições de Quarto Crescente e Quarto Minguante da Lua (quadratura), as atrações gravitacionais da Lua e do Sol sobre as águas dos oceanos atuam em ângulos retos. Cada força tende, em parte, a contrariar a outra. Na envolvente de forças da maré que representa estas forças combinadas, os valores máximos e mínimos da força são menores. Assim, as Marés de Quadratura ocorrem em situações de Lua Crescente e Lua Minguante, quando os astros estão em quadratura, o que atenua a interferência das forças centrífugas pela defasagem de 90° entre elas, de modo que nesses períodos as amplitudes das marés são pequenas. As preamares são inferiores à média e as baixa-mares são superiores à média. Tais marés de amplitude mais reduzida são denominadas de marés de águas mortas.

Os esquemas sobre as ocorrências das marés de sizígia e das marés de quadratura podem ser visualizados na Figura 10.4.

10.1.9 Tábuas das Marés

As "Tábuas das Marés" constituem uma publicação editada anualmente pela DHN, contendo (Edição de 2021) a previsão para os 54 principais portos, terminais, barras, ilhas oceânicas e fundeadouros brasileiros, relacionados do Norte para o Sul, e para o fundeadouro da Estação Antártica Comandante Ferraz, na Baia do Almirantado, na Antártida. A Figura 10.11 apresenta a localização das 54 estações maregráficas na costa brasileira.

Há ainda, nas "Tábuas das Marés", duas Tabelas para determinação da altura da maré em um dado instante, informações para a previsão das marés na baía de São Marcos, explicações para utilização de método expedito de previsão e uma Tabela de Fases da Lua.

A Figura 10.12 reproduz uma página da tábua, onde se observa:

- na primeira linha: o nome do porto, terminal, barra, ilha oceânica ou fundeadouro, o respectivo Estado da Federação ou país e o ano a que se referem as previsões;

- na segunda linha: as coordenadas geográficas do local da estação maregráfica e o fuso horário adotado;

- na terceira linha: a sigla da instituição responsável pelas observações, o número de componentes harmônicas utilizadas na previsão, a cota do Nível Médio sobre o Nível de Redução e o número da Carta Náutica do porto, terminal, barra ou fundeadouro;

- a seguir encontram-se 4 colunas, cada uma referente a um mês, e, no seu interior, os elementos da maré dia-a-dia;

- para cada dia são informadas as horas e as alturas das preamares (PM) e baixa-mares (BM) previstas;

- as horas, do fuso horário local, são representadas com 4 algarismos, sendo que os dois primeiros indicam as horas e os dois seguintes os minutos; e

- as alturas das PM e BM são dadas em 2 algarismos, representando metros e decímetros; as alturas indicadas são cotas verticais acima do Nível de Redução; e, eventualmente, quando o número for negativo, a maré estará abaixo do Nível de Redução.

Figura 10.11 – Estações Maregráficas na Costa Brasileira



Figura 10.12 – Tábuas das Marés – Previsão para Salinópolis Jan-Abr de 2021

20

FUNDEADOURO DE SALINÓPOLIS (ESTADO DO PARÁ) - 2021

Latitude 00° 37'.0 S — Longitude 047° 21'.0 W — Fuso +03.0 horas

IAGS — 60 Componentes — Nível Médio 2.75 m — Carta 302

Janeiro

	HORA	ALT (m)		HORA	ALT (m)
01 SEX	0306	0.6	17 DOM	0417	0.6
	0843	4.5		1002	4.5
	1515	0.9		1628	1.0
	2034	4.8		2211	4.5
02 SAB	0353	0.6	18 SEG	0447	0.8
	0924	4.4		1032	4.3
	1558	1.0		1656	1.2
	2121	4.7		2247	4.3
03 DOM	0434	0.8	19 TER	0513	1.1
	1008	4.3		1106	4.2
	1647	1.1		1734	1.4
	2211	4.5		2334	4.1
04 SEG	0513	0.9	20 QUA	0553	1.3
	1056	4.3		1154	4.0
	1732	1.2		1821	1.6
	2309	4.4			
05 TER	0600	1.0	21 QUI	0034	3.8
	1153	4.2		0645	1.5
	1824	1.2		1254	3.9
				1928	1.7
06 QUA	0011	4.3	22 SEX	0145	3.7
	0654	1.1		0751	1.7
	1253	4.3		1404	3.9
	1924	1.2		2047	1.6
07 QUI	0117	4.2	23 SAB	0300	3.8
	0754	1.2		0902	1.7
	1356	4.3		1511	4.0
	2034	1.2		2156	1.4
08 SEX	0230	4.2	24 DOM	0406	3.9
	0900	1.2		1008	1.5
	1502	4.4		1608	4.2
	2145	1.0		2254	1.2
09 SAB	0345	4.3	25 SEG	0458	4.1
	1011	1.2		1102	1.3
	1611	4.6		1654	4.4
	2254	0.8		2347	1.0
10 DOM	0456	4.4	26 TER	0543	4.3
	1121	1.0		1153	1.1
	1717	4.8		1738	4.6
11 SEG	0000	0.6	27 QUA	0038	0.8
	0600	4.6		0626	4.5
	1223	0.8		1243	0.9
	1815	5.0		1821	4.8
12 TER	0058	0.3	28 QUI	0124	0.6
	0658	4.8		0708	4.6
	1317	0.7		1334	0.8
	1908	5.1		1904	4.9
13 QUA	0153	0.2	29 SEX	0208	0.5
	0749	4.9		0749	4.7
	1404	0.5		1419	0.7
	1956	5.1		1945	5.0
14 QUI	0238	0.1	30 SAB	0256	0.4
	0830	4.9		0834	4.8
	1451	0.5		1502	0.6
	2038	5.1		2032	5.0
15 SEX	0313	0.2	31 DOM	0339	0.4
	0904	4.8		0913	4.8
	1526	0.7		1551	0.6
	2111	4.9		2119	4.9
16 SAB	0351	0.4			
	0938	4.7			
	1558	0.8			
	2141	4.7			

Fevereiro

	HORA	ALT (m)		HORA	ALT (m)
01 SEG	0415	0.5	17 QUA	0445	0.9
	0953	4.7		1026	4.4
	1634	0.7		1702	1.2
	2202	4.8		2254	4.2
02 TER	0456	0.6	18 QUI	0517	1.2
	1038	4.6		1106	4.2
	1711	0.8		1747	1.4
	2249	4.6		2347	3.9
03 QUA	0538	0.8	19 SEX	0600	1.5
	1121	4.5		1158	4.0
	1758	1.0		1838	1.6
	2343	4.4			
04 QUI	0619	1.1	20 SAB	0051	3.7
	1211	4.4		0658	1.7
	1853	1.1		1302	3.9
				1941	1.7
05 SEX	0043	4.2	21 DOM	0202	3.6
	0711	1.3		0804	1.8
	1311	4.3		1411	3.9
	1956	1.2		2058	1.6
06 SAB	0156	4.0	22 SEG	0317	3.7
	0823	1.5		0919	1.7
	1426	4.3		1521	4.1
	2113	1.2		2213	1.4
07 DOM	0323	4.0	23 TER	0423	4.0
	0949	1.5		1028	1.5
	1549	4.3		1621	4.3
	2241	1.1		2319	1.1
08 SEG	0451	4.1	24 QUA	0517	4.2
	1108	1.3		1128	1.2
	1704	4.5		1713	4.6
	2353	0.8			
09 TER	0558	4.4	25 QUI	0015	0.8
	1213	1.0		0604	4.5
	1808	4.8		1226	0.9
				1804	4.9
10 QUA	0053	0.5	26 SEX	0104	0.5
	0653	4.7		0651	4.8
	1306	0.7		1317	0.6
	1900	5.0		1853	5.1
11 QUI	0141	0.3	27 SAB	0154	0.3
	0738	4.9		0738	5.0
	1354	0.5		1404	0.4
	1947	5.1		1943	5.2
12 SEX	0217	0.2	28 DOM	0241	0.2
	0811	4.9		0819	5.1
	1434	0.5		1454	0.2
	2021	5.1		2032	5.2
13 SAB	0254	0.2			
	0847	4.9			
	1504	0.5			
	2051	5.0			
14 DOM	0323	0.4			
	0909	4.8			
	1538	0.7			
	2119	4.8			
15 SEG	0351	0.5			
	0934	4.7			
	1600	0.8			
	2143	4.6			
16 TER	0413	0.7			
	0954	4.6			
	1630	1.0			
	2215	4.4			

Março

	HORA	ALT (m)		HORA	ALT (m)
01 SEG	0317	0.1	17 QUA	0353	0.7
	0858	5.1		0930	4.7
	1538	0.2		1606	0.8
	2113	5.1		2154	4.5
02 TER	0358	0.2	18 QUI	0419	0.9
	0939	5.1		0954	4.5
	1613	0.3		1643	1.0
	2153	4.9		2230	4.2
03 QUA	0439	0.5	19 SEX	0454	1.2
	1017	4.9		1032	4.3
	1656	0.5		1717	1.2
	2238	4.7		2311	3.9
04 QUI	0511	0.7	20 SAB	0536	1.5
	1054	4.7		1117	4.1
	1739	0.7		1802	1.5
	2323	4.4			
05 SEX	0556	1.1	21 DOM	0004	3.7
	1145	4.5		0619	1.7
	1824	1.0		1215	3.9
				1858	1.6
06 SAB	0019	4.1	22 SEG	0113	3.6
	0647	1.4		0723	1.8
	1245	4.2		1330	3.8
	1926	1.3		2008	1.6
07 DOM	0134	3.8	23 TER	0238	3.6
	0758	1.7		0843	1.8
	1404	4.1		1447	4.0
	2056	1.4		2136	1.5
08 SEG	0317	3.8	24 QUA	0353	3.9
	0941	1.7		1002	1.5
	1541	4.1		1554	4.3
	2236	1.2		2253	1.1
09 TER	0449	4.0	25 QUI	0453	4.3
	1102	1.4		1109	1.1
	1700	4.4		1654	4.6
	2345	0.9		2353	0.8
10 QUA	0551	4.4	26 SEX	0545	4.6
	1202	1.0		1206	0.7
	1800	4.7		1751	4.9
11 QUI	0038	0.6	27 SAB	0047	0.4
	0639	4.7		0634	5.0
	1254	0.7		1300	0.4
	1849	4.9		1845	5.2
12 SEX	0117	0.4	28 DOM	0136	0.2
	0715	4.9		0719	5.2
	1336	0.5		1351	0.1
	1930	5.0		1936	5.3
13 SAB	0156	0.3	29 SEG	0215	0.1
	0753	5.0		0800	5.3
	1408	0.4		1438	0.0
	2000	5.0		2021	5.3
14 DOM	0230	0.3	30 TER	0300	0.0
	0821	5.0		0843	5.4
	1445	0.4		1517	-0.1
	2034	5.0		2102	5.2
15 SEG	0258	0.4	31 QUA	0343	0.2
	0845	4.9		0921	5.3
	1509	0.5		1558	0.0
	2056	4.8		2147	5.0
16 TER	0323	0.5			
	0906	4.8			
	1541	0.6			
	2126	4.7			

Abril

	HORA	ALT (m)		HORA	ALT (m)
01 QUI	0415	0.4	17 SAB	0436	1.2
	0958	5.1		1004	4.3
	1643	0.3		1658	1.1
	2226	4.7		2251	3.9
02 SEX	0458	0.7	18 DOM	0508	1.5
	1041	4.8		1047	4.1
	1719	0.6		1743	1.3
	2309	4.4		2341	3.7
03 SAB	0539	1.1	19 SEG	0556	1.7
	1128	4.5		1147	4.0
	1806	1.0		1832	1.5
04 DOM	0004	4.1	20 TER	0047	3.6
	0628	1.5		0656	1.8
	1230	4.2		1258	3.9
	1908	1.3		1939	1.6
05 SEG	0123	3.8	21 QUA	0202	3.7
	0747	1.8		0811	1.7
	1354	4.0		1413	4.0
	2045	1.5		2104	1.4
06 TER	0309	3.8	22 QUI	0319	4.0
	0936	1.7		0938	1.4
	1532	4.1		1528	4.3
	2215	1.3		2221	1.1
07 QUA	0432	4.0	23 SEX	0423	4.3
	1051	1.3		1045	1.0
	1645	4.3		1634	4.6
	2319	1.0		2323	0.8
08 QUI	0528	4.4	24 SAB	0517	4.7
	1145	1.0		1145	0.6
	1741	4.6		1734	4.9
09 SEX	0008	0.7	25 DOM	0015	0.5
	0611	4.6		0606	5.0
	1230	0.7		1239	0.3
	1826	4.8		1830	5.1
10 SAB	0053	0.6	26 SEG	0104	0.3
	0653	4.8		0654	5.3
	1306	0.5		1330	0.0
	1904	4.9		1919	5.3
11 DOM	0128	0.5	27 TER	0156	0.1
	0724	4.9		0741	5.4
	1349	0.4		1413	-0.1
	1941	4.9		2004	5.3
12 SEG	0200	0.5	28 QUA	0241	0.2
	0754	5.0		0823	5.4
	1417	0.4		1500	-0.2
	2009	4.9		2053	5.2
13 TER	0232	0.5	29 QUI	0319	0.3
	0817	4.9		0902	5.3
	1451	0.4		1547	0.0
	2041	4.8		2136	5.0
14 QUA	0258	0.6	30 SEX	0400	0.5
	0841	4.8		0947	5.1
	1519	0.5		1624	0.2
	2106	4.6		2215	4.7
15 QUI	0330	0.8			
	0904	4.7			
	1553	0.7			
	2139	4.4			
16 SEX	0358	1.0			
	0932	4.5			
	1623	0.9			
	2208	4.2			

DG6-58 — Original

PARTE 5

Meteorologia e previsão do tempo

O QUE O PROGRAMA PEDE

- Noções de meteorologia e consulta à previsão do tempo (sites da DHN e do CPTEC/INPE e aplicativo Boletim ao Mar)

FONTE REPRODUZIDA NESTA PARTE

Navegação: a Ciência e a Arte, vol. III, cap. 45: Noções de meteorologia para navegantes (45.5 e 45.6: previsão do tempo a bordo e estado do mar)

Altineu Pires Miguens · Diretoria de Hidrografia e Navegação, vol. III, 1ª revisão, 2026

https://www.marinha.mil.br/dhn/npublicacoes

Terminou esta parte? Resolva questões do assunto.

Telegram: t.me/capitao_amador_bot

Simulado no site: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

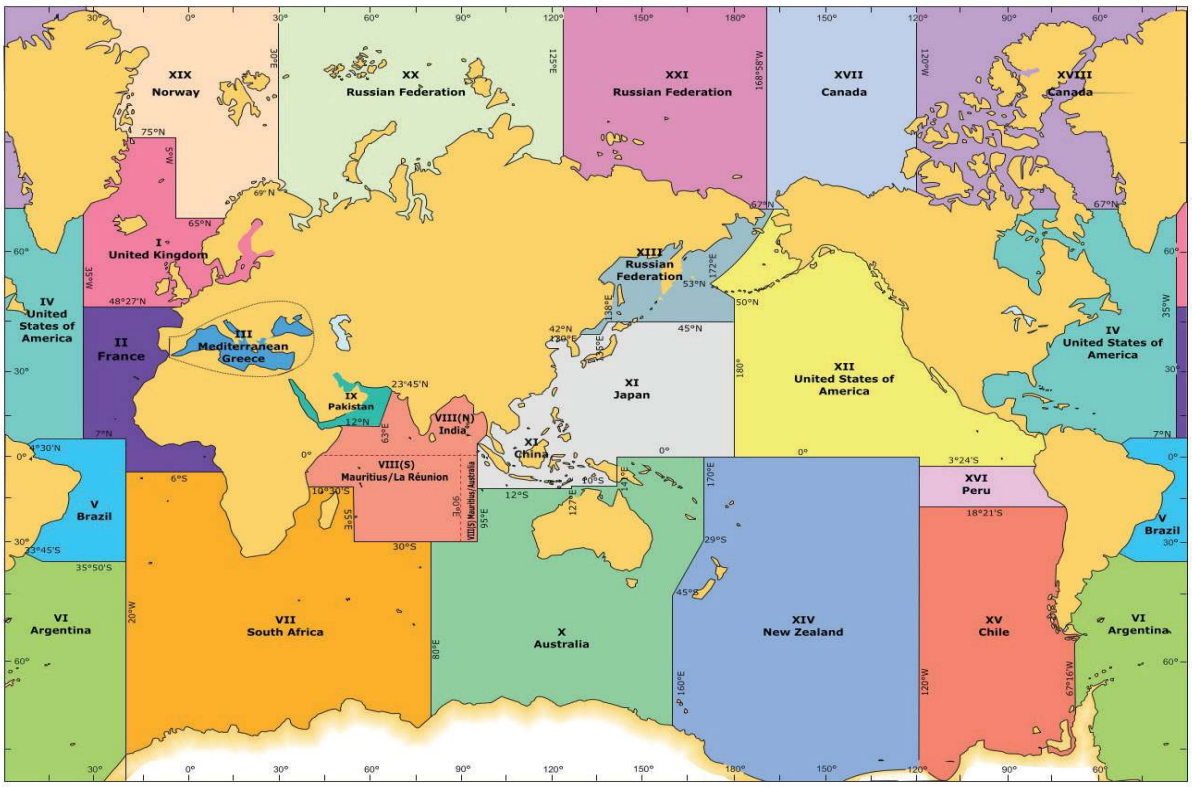
Pode ocorrer, também, o recuo da frente, como frente quente. Quando isto se dá, o céu encoberto (nimbostratus e altostratus) e chuvas intermitentes permanecem, por vários dias, em todo o sul do Brasil.

45.5 PREVISÃO DO TEMPO A BORDO

As análises e previsões meteorológicas transmitidas pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) devem ser utilizadas como base para a previsão do tempo na área onde está o navio, em conjunto com as variações dos parâmetros meteorológicos observados a bordo.

O CHM é o órgão responsável pela operação do Serviço Meteorológico Marinho (SMM) nacional. O SMM compreende um conjunto de atividades de meteorologia marítima, que envolve a aquisição de dados e a produção de análises e previsões meteoceanográficas disseminadas por meio de boletins e avisos de mau tempo, a fim de prover informações de segurança marítima na área sob responsabilidade do Brasil, denominada como METAREA V. A Figura 45.60 apresenta as áreas de previsão meteorológica marinha, em escala mundial, supervisionadas pela Organização Meteorológica Mundial (OMM / WMO).

Figura 45.60 - Limites das METAREAS (OMM / WMO)



Fonte: Organização Meteorológica Mundial (OMM / WMO).

Os serviços meteorológicos de interesse do navegante, elaborados pelo CHM, são agrupados nos seguintes tipos de boletins e cartas meteorológicas, de acordo com o fim a que se destinam:

• Boletim de Condições e Previsão de Tempo para a área marítima de reponsabilidade do Brasil (Meteoromarinha);

• Aviso de Mau Tempo;

• Boletim de Previsão Meteorológica Especial; e

• Carta Sinótica.

45.5.1 Meteoromarinha

O Boletim de Condições e Previsão do Tempo para a área marítima brasileira (Meteoromarinha) é emitido de acordo com as normas estabelecidas pela OMM para cumprimento por todos os serviços meteorológicos e é destinado, preferencialmente, à navegação marítima de longo curso e de cabotagem.

O Meteoromarinha é elaborado e emitido duas vezes por dia, nos horários de 0000 HMG e 1200 HMG, sendo constituído pelas seguintes partes:

• Parte I - Avisos de Mau Tempo em vigor - é divulgada de acordo com os critérios indicados em Avisos de Mau Tempo (vide subitem 45.5.2). A ausência de avisos de mau tempo é claramente mencionada no texto dos boletins, por meio das expressões NIL ou NÃO HÁ;

• Parte II - Resumo descritivo de tempo - é uma sinopse ou sumário da situação atmosférica em um determinado instante de referência, com indicação das posições das configurações sinóticas existentes na área, seu movimento, desenvolvimento e área afetada. Esta parte começa com a data-hora (HMG) de referência (hora da análise sinótica); e

• Parte III - Previsão do Tempo - fornece as previsões de fenômenos de tempo significativos, ventos predominantes, ondas e visibilidade. As previsões são válidas para o período mencionado no início do seu texto, para as áreas costeiras e oceânicas.

45.5.2 Aviso de Mau Tempo

Os Avisos de Mau Tempo, disseminados de forma imediata e depois incluídos no Meteoromarinha e demais boletins de previsão, de acordo com a área afetada, são emitidos, quando uma ou mais das seguintes condições de tempo ou mar estejam previstas:

• vento com Força 7 ou superior na escala Beaufort (intensidade igual ou superior a 28 nós);

• ondas de 3 metros ou maiores, em águas profundas;

• visibilidade restrita a 1 km ou menos; e

• ressaca, com ondas de 2,5 metros ou mais atingindo a costa; e

• especial, em caso de ciclones subtropicais e tropicais.

45.5.3 Boletim de Previsão Meteorológica Especial

O Boletim de Previsão Meteorológica Especial (BPME) fornece previsões meteorológicas para uma área marítima restrita e finalidades específicas, tais como: operações de reboque, socorro e salvamento, regatas oceânicas e outros que, por sua peculiaridade, exigem informações com maior detalhamento espacial ou temporal ou, ainda, informações que não constam do Meteoromarinha. A forma e o conteúdo deste boletim obedecem, de maneira geral, aos modelos das Partes I, II e III do Meteoromarinha.

A solicitação de BPME deve ser feita diretamente ao CHM (Divisão de Previsões Meteoceanográficas), por mensagem (OMs da MB) ou e-mail, conforme instrução normativa da DHN para tal fim, informando a finalidade, área abrangida, informações necessárias, datas previstas para início e fim da operação, meios de comunicação, órgão responsável pela operação e outros elementos considerados pertinentes pelo usuário. O CHM avaliará o pedido e informará ao solicitante sobre a possibilidade ou não do seu atendimento, bem como sobre o custo do serviço para o usuário, quando for o caso.

45.5.4 Carta Sinótica

A Carta Sinótica é uma carta da análise de pressão atmosférica ao nível médio do mar, também conhecida como carta de pressão à superfície, elaborada e emitida duas vezes por dia, referentes aos horários de 0000 HMG e 1200 HMG, onde são representados graficamente os sistemas meteorológicos em escala sinótica.

A Carta Sinótica constitui-se em um dos recursos mais eficientes para o prognóstico do tempo, onde utiliza a evolução típica do tempo e as particularidades do sistema isobárico, possibilitando, então, a elaboração de uma previsão de curto prazo.

As particularidades de um campo isobárico que devem ser usadas no trabalho de prognose do tempo são:

- a distância entre os centros de anticiclones e ciclones;

- a diferença de pressão entre os anticiclones que determinam o sistema frontal mais próximo do navio e que influenciará no tempo local; e

- o gradiente isobárico de cada sistema de pressão que constitui o estado da atmosfera local.

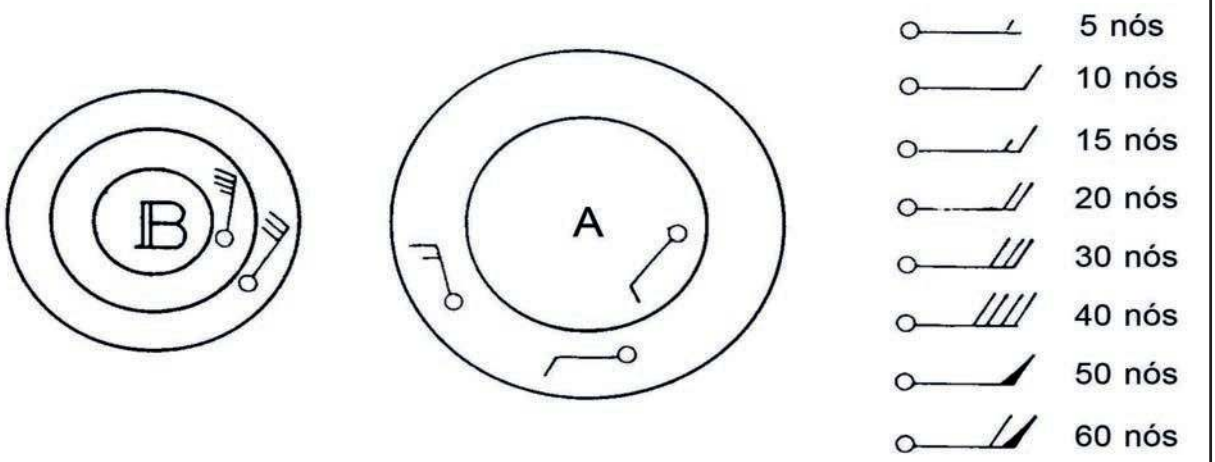
A distância média entre os centros de pressão é dada pela evolução típica do tempo fornecida pelos órgãos que fazem o trabalho de climatologia. Quanto mais próximos estiverem os centros de pressão, mais forte será o vento.

A diferença de pressão entre os anticiclones que determinam um sistema frontal indica o caráter de movimento do sistema, que pode ser enquadrado em um dos casos: velocidade alta, média ou baixa.

O gradiente de pressão é representado pela distância entre as isóbaras, e determina a intensidade do vento.

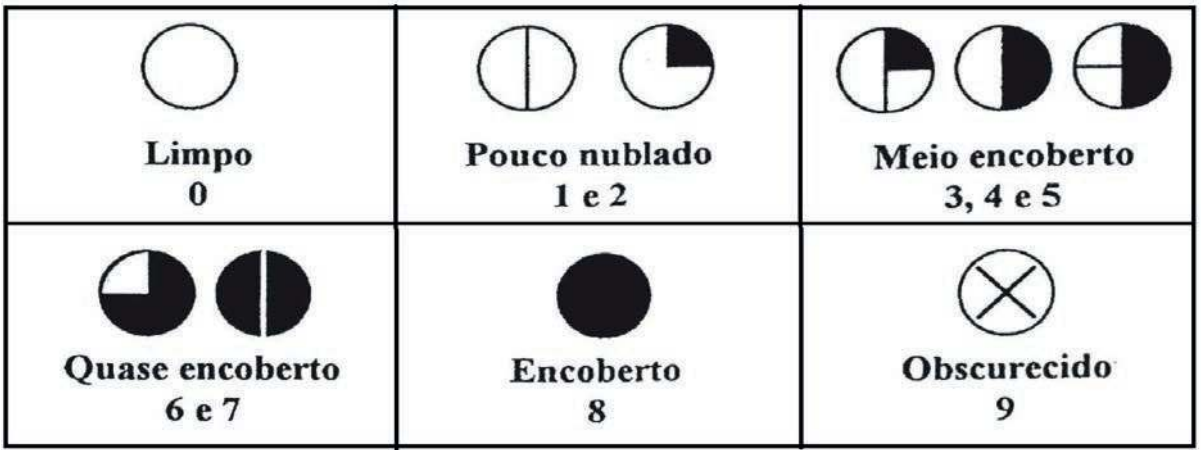
Quanto mais estreito for o espaçamento entre as isóbaras, maior será o gradiente de pressão e, portanto, maior será a intensidade do vento. Como sabemos, os ventos não sopram exatamente paralelos às isóbaras, formando ângulos de 20º a 30º para dentro, na direção dos centros de baixa pressão; nos anticiclones, os ventos fazem um ângulo maior para fora com as isóbaras. A simbologia utilizada para a representação dos ventos nas cartas sinóticas é apresentada na Figura 45.61.

Figura 45.61 – Representação dos Ventos nas Cartas Sinóticas



O símbolo usado para plotagem da direção do vento é uma seta com um pequeno círculo numa extremidade e barbelas (traços) na outra. A direção de onde sopra o vento é indicada pela extremidade com barbelas (traços). O pequeno círculo na outra extremidade indica a cobertura do céu, conforme a simbologia mostrada na Figura 45.62.

Figura 45.62 – Simbologia para a Cobertura do Céu



Os seguintes conceitos devem ser lembrados quando se procede à análise das cartas meteorológicas de superfície:

(a) O ar mais quente torna-se menos denso e tende a subir na atmosfera, dando lugar ao ar mais frio;

(b) existe uma temperatura mínima na atmosfera, abaixo da qual o vapor d'água nela contido começa a se condensar (temperatura do ponto de orvalho);

(c) os centros de alta pressão (anticiclones) são centros divergentes, isto é, na superfície o ar se afasta dos centros de alta. Portanto, haverá a descida do ar das camadas mais altas para a superfície e, como consequência, um aquecimento desse ar. O tempo associado aos centros de alta pressão é geralmente bom;

(d) os centros de baixa pressão (ciclones) são centros convergentes, isto é, na superfície o ar converge para o centro de baixa pressão. Portanto, haverá subida do ar da superfície para as camadas superiores, causando assim o resfriamento desse ar e, consequentemente, a formação de nuvens e possibilidade de chuvas;

(e) o ar quando se expande ou sobe, na atmosfera, se resfria. Quando atinge um determinado nível o vapor d'água existente nessa massa de ar se condensa, formando as nuvens. Esse fenômeno ocorre nos centros de baixa pressão;

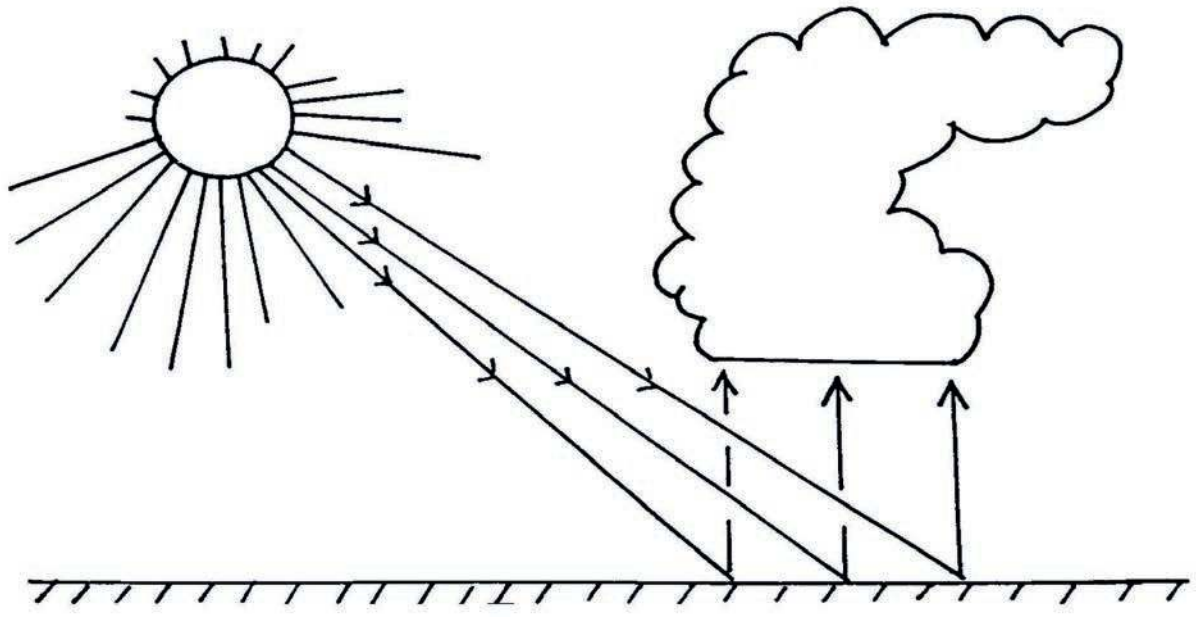
(f) os centros de alta pressão tendem a formar nuvens mais dispersas. Sobre o mar, frequentemente, se verifica uma fina camada de stratocumulus;

(g) durante o dia o ar sobre a superfície terrestre se aquece mais rapidamente do que o ar sobre o oceano. O ar mais frio e denso do oceano movimenta-se para o continente a fim de substituir o ar mais quente daquela região. Este fenômeno é chamado brisa marítima e é observado ao longo da costa;

(h) durante a noite o continente esfria mais rapidamente que o oceano. O ar mais frio do continente se desloca para o mar, onde existe um ar mais quente e menos denso. Este fenômeno chama-se brisa terrestre (terral);

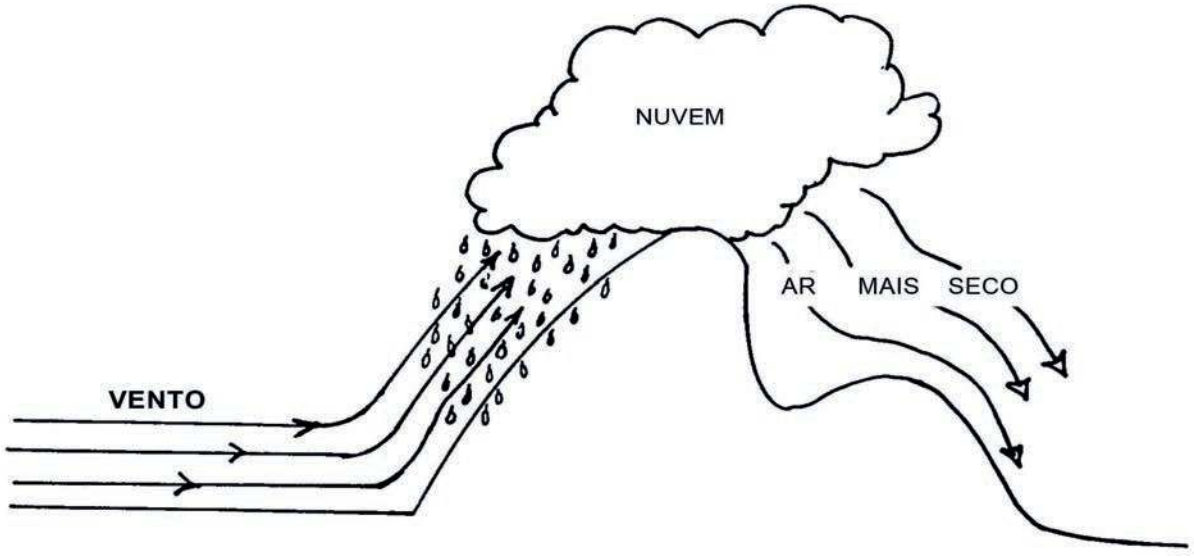
(i) o aquecimento diurno pode provocar nuvens do tipo cumulonimbus (efeito local), conforme mostrado na Figura 45.63;

Figura 45.63 – Nuvens Cumuliformes Provocadas pelo Aquecimento Diurno (Efeito Local)



(j) a topografia pode ocasionar a formação de nuvens e chuva (efeito orográfico) a barlavento da montanha, conforme mostrado na Figura 45.64;

Figura 45.64 – Formação de Nuvem Orográfica a Barlavento das Montanhas



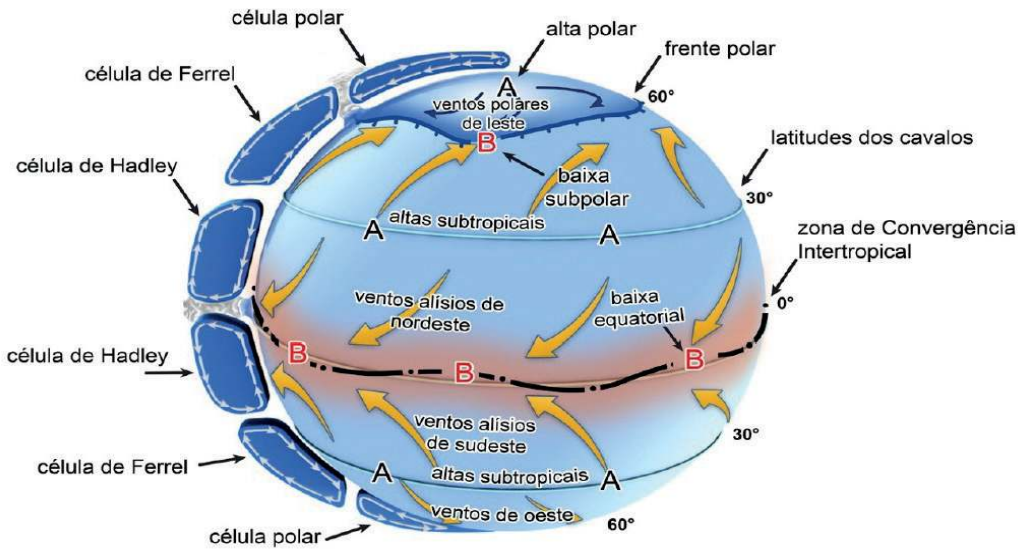
(k) a circulação nos centros de baixa pressão, no Hemisfério Sul, é convergente e no sentido horário (circulação ciclônica);

(l) a circulação nos centros de alta pressão, no Hemisfério Sul, é divergente e no sentido anti-horário (circulação anticiclônica);

(m) a região equatorial e tropical do planeta é mais aquecida do que os polos. A circulação global vem dos polos (ar mais frio e mais denso) para os trópicos e o Equador (ar mais quente e menos denso). Próximo ao equador terrestre existe um equador meteorológico, que é o ponto de convergência das circulações globais dos dois hemisférios. Essa região é chamada zona de convergência intertropical;

(n) as massas de ar frio procedentes dos polos se deslocam como se fossem bolhas (células) de ar mais densas, em direção à região tropical, conforme mostrado na Figura 45.65; e

Figura 45.65 – Circulação Geral da Atmosfera



(o) os dados estatísticos climatológicos apresentados neste Capítulo (valores médios de pressão e temperatura, grandes sistemas de vento, etc.) devem ser usados como referencial para a previsão do tempo. A maioria dos fenômenos esperados numa determinada época, num local considerado, ocorre dentro de uma faixa, em torno de uma média de valores que expressam cada fenômeno. A observação de valores muito discrepantes da média significa, geralmente, condições anormais de tempo.

45.5.5 Disseminação dos produtos do SMM

Os produtos elaborados pelo SMM são disseminados por meio dos seguintes canais:

• Satélite - transmissões dos Meteoromarinha duas vezes ao dia e dos Avisos de Mau Tempo a qualquer horário, utilizando os serviços de comunicação satelitais componentes do Global Maritime Distress and Safety System GMDSS da Organização Marítima Internacional;

• Radiotelefone - transmissões dos Meteoromarinha e Avisos de Mau Tempo mediante solicitação do usuário às estações da Rede Nacional de Estações Costeiras (RE- NEC), utilizando os canais de chamada-fonia nas frequências em VHF e HF constantes na Lista de Auxílios-Rádio;

• Radiodados - transmissões dos Meteoromarinha no formato de texto nas faixas de frequência em HF constantes na Lista de Auxílios-Rádio;

• Internet - todos os produtos supramencionados e outros estão disponíveis na página de internet do CHM; e

• Telefone - os usuários podem obter informações ou sanar eventuais dúvidas relativas aos serviços prestados pelo telefone +55 21 2189-3274, disponível 24 horas por dia.

45.5.6 Parâmetros meteorológicos a serem observados

São aspectos importantes dos parâmetros meteorológicos a serem observados, ao se estabelecer os prognósticos do tempo:

(a) a temperatura do ar e a umidade indicam as propriedades da massa de ar presente e sua alteração brusca pode ser a chegada de uma frente com outra massa de ar;

(b) a pressão atmosférica indica o grau de aquecimento da superfície e o comportamento da temperatura do ar e, portanto, as características da massa de ar presente. Uma alteração brusca da pressão pode significar a chegada de outra massa de ar;

(c) a temperatura da superfície do mar (TSM) associada à informação da temperatura do ar indica como está se comportando a interação atmosfera-oceano. Se a diferença for acentuada, pode provocar a alteração nas características da massa de ar presente. Quando a TSM é mais fria, pode afetar a visibilidade, se houver formação de nevoeiro; e quando a TSM for mais quente, pode instabilizar o ar, favorecendo a convecção e formação de nuvens Cumulus. Nas regiões costeiras, a diferença entre a temperatura da superfície do solo e a TSM tem influência sobre a circulação local do ar e a ocorrência de brisas;

(d) a observação do vento na região, associada à verificação da carta sinótica de pressão à superfície, mostra ao navegante sua posição em relação ao sistema de pressão, indicando sua situação em relação à depressão e também ao anticiclone;

(e) o navegante aproado ao vento terá no hemisfério sul (HS) o centro de baixa pressão à sua esquerda (bombordo) e o centro de alta pressão à sua direita (boreste). No hemisfério norte (HN) ocorre o contrário;

(f) a intensidade do vento está relacionada ao gradiente horizontal de pressão, que é função do gradiente horizontal de temperatura. O navegante constata que quanto mais forte for o gradiente, maior será a velocidade do vento observado na região em questão;

(g) a umidade relativa presente sendo elevada indica que a saturação do ar pode ser obtida com um pequeno resfriamento. Nesta situação, o navegante deve estar atento aos outros parâmetros que favorecem a formação de nevoeiros e consequentemente afetam a visibilidade; e

(h) o navegante deve ter o hábito de observar o céu. Inúmeras nuvens Cirrus aparecendo de uma mesma direção podem ser consideradas Cirrus pré-frontais e podem representar indícios de condições severas de tempo nas proximidades da frente.

Sistemas frontais

Outro resultado importante que o navegante pode obter com a verificação do tempo presente é a identificação dos sistemas frontais. Pela observação da direção do vento na superfície próximo à frente e da tendência barométrica, o navegante pode classificar a frente que está na região em questão:

(a) se o vento na superfície no lado do ar frio se apresenta na direção da frente, esta pode ser considerada como frente fria;

(b) se o vento na superfície no lado do ar frio for paralelo à frente, esta deverá ser designada como frente quase estacionária;

(c) se o vento na superfície no lado do ar frio tiver uma componente na direção oposta à da frente, esta pode ser considerada como frente quente;

(d) se a pressão está parando de cair ou passando a subir no lado do ar frio, significa que o cavado está se deslocando na direção do ar mais quente. Em consequência, a frente pode ser considerada frente fria;

(e) se a tendência barométrica é praticamente a mesma nos dois lados da frente, pode-se considerar que ela está quase estacionária;

(f) se a pressão está parando de subir ou passando a cair no lado do ar frio, o cavado está se deslocando na direção do ar frio, portanto a frente pode ser considerada frente quente;

(g) se na costa brasileira o vento local predominante apresentar uma mudança brusca de direção do quadrante norte para o quadrante sul, indica que a frente que chegou é do tipo fria; e

(h) se os ventos forem fortes com precipitações torrenciais, indicam frente fria de deslocamento rápido, ou seja, a velocidade de deslocamento acima de 20 nós.

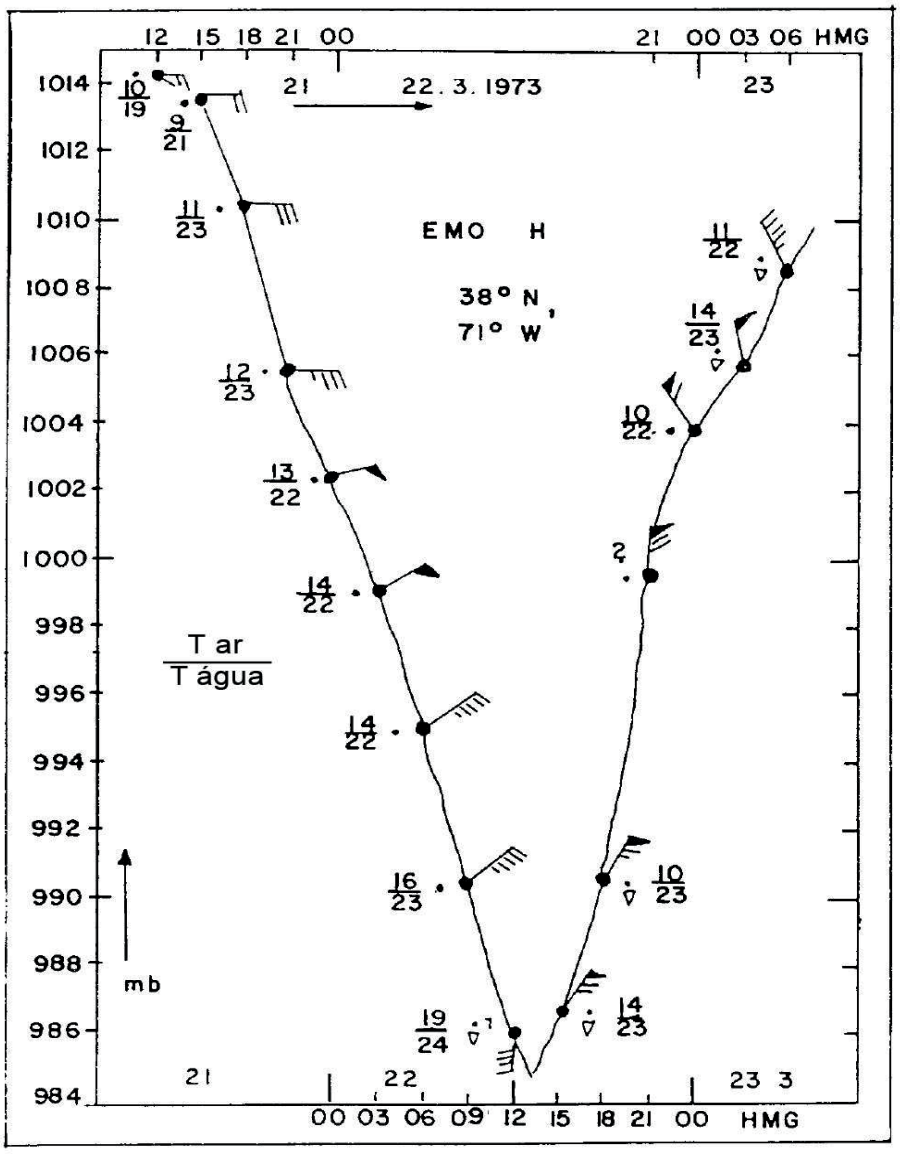
Utilizando os conceitos apresentados anteriormente e realizando observações dos elementos meteorológicos, o navegante poderá efetuar a previsão do tempo a bordo.

A posição e o caráter do movimento das depressões e frentes devem ser cuidadosamente acompanhados, procurando-se estimar suas trajetórias e posições futuras.

A **tendência barométrica** é outra informação essencial para o prognóstico da atmosfera. A migração de massas de ar causa a variação dinâmica da pressão atmosférica. Logo, o registro horário das leituras barométricas fornece o dinamismo do ar atmosférico, favorecendo a previsão de chegada dos sistemas de pressão e frontal num determinado local.

A bordo, para previsão dos sistemas de pressão, é conveniente traçar um gráfico da tendência barométrica, onde são registrados, no eixo das ordenadas, os valores da pressão atmosférica, em milibares (hectopascais) e, no eixo das abcissas, as horas. No exemplo apresentado na Figura 45.66, estão registrados no gráfico os valores da pressão nos horários sinóticos (00h, 03h, 06h, 09h, 12h, 15h, 18h, 21h e 24h HMG). Para cada observação foram registradas, também, a temperatura do ar e da água do mar, a direção e intensidade do vento.

Figura 45.66 – Tendência Barométrica (Passagem de uma Depressão)



A **variação da temperatura** é, também, uma informação importante. A compressão da massa de ar quente provocada pela força do ar frio produz um aumento significativo de temperatura pouco antes da chegada de um sistema frontal frio. Antes da passagem de uma frente quente, a temperatura permanece estável, ou declina um pouco, para subir acentuadamente após a passagem da frente.

A **variação da umidade** do ar deve ser acompanhada pelo registro horário da temperatura do ponto de orvalho. A diferença entre a temperatura do ar seco e a do ponto de orvalho indica o teor de umidade existente no ar. Quanto menor for a diferença entre essas duas temperaturas maior é o teor de umidade e maiores as probabilidades de nebulosidade e precipitações.

A plotagem horária do vento é o meio ideal para se detectar a aproximação de um sistema frontal, ou sistema de pressão, porque ficam registradas as suas mudanças de direção e intensidade. Se a direção do vento sofre deflexões contínuas de sentido horário no Hemisfério Norte e anti-horário no Hemisfério Sul, isto significa que um sistema frontal ou ciclônico está se aproximando, desde que a pressão esteja caindo significativamente. Ventos fortes com precipitações torrenciais indicam frentes frias de deslocamento rápido (velocidade acima de 20 nós) ou ciclones dinâmicos.

O controle da tendência da umidade relativa é de especial interesse quando se observa advecção (movimento horizontal) de ar quente e úmido sobre superfície de ar mais frio. Se a variação da umidade relativa mostrar possibilidade de saturação do ar, poderá ser formado nevoeiro.

O **marulho** é produzido por ventos passados ou distantes. Pode ser utilizado, portanto, como indicador na direção onde se encontram fontes geradoras de fortes ondulações do mar (vagas), como ciclones e sistemas frontais de deslocamento rápido, que sofreram retenção temporária (frentes frias que se deslocam em saltos). No Hemisfério Sul, a depressão está sempre do lado esquerdo da direção de onde vem o marulho.

As **nuvens** são consequência do estado do ar e, por isto, devem ser usadas como sinais precursores de fenômenos meteorológicos de atividades moderadas a fortes. Cirrus em forma de garras indicam fortes ventos em altitude e aproximação de sistemas frontais e ciclônicos.

Os quadros e tabelas práticas a seguir apresentados também auxiliam na previsão do tempo a bordo.

Tabela 45.3 - Observações sobre as Indicações do Barômetro	
Estacionário nas horas de subida (0400 às 1000 e 1600 às 2200)	Tempestade distante ou de pouca duração
Estacionário nas horas de subida e descida	Tempestade certa, porém, distante ou de curta duração
Baixando nas horas de subida	Tempestade próxima e violenta
Baixando bruscamente	Vento de pouca duração, tão mais violento quanto maior e mais brusca for a baixa
Baixando rapidamente e de modo uniforme	Mau tempo, probabilidades de ventos contrariando a rondada normal, chuva provável nas zonas temperadas
Baixa acentuada com tempo chuvoso	Ventos duros e de longa duração
Baixando depois de uma alta	Salto do vento. Temporal do lado do Equador
Subindo com vento de E	Hemisfério Sul — Vento rondará para SE
	Hemisfério Norte — Vento rondará para NE
Baixando com vento de NE	Hemisfério Norte — Vento rondará para E
Baixando com vento de SE	Hemisfério Sul — Vento rondará para E

Tabela 45.4 - Previsão do tempo no mar pela variação do Barômetro e Termômetro		
BARÔMETRO	**TERMÔMETRO**	**TEMPO PROVÁVEL**
Subindo	Subindo	Tempo quente seco. Ventarrão, na Zona Tórrida
	Estacionário	Bom tempo
	Baixando	Ventos dos lados do Polo Elevado
Estacionário	Subindo	Mudança para bom tempo
	Estacionário	Tempo incerto
	Baixando	Chuva provável
Baixando	Subindo	Tempo incerto
	Estacionário	Chuva provável
	Baixando	Chuva abundante
---	Subindo enquanto chove	Chuva pouco duradoura
---	Descendo enquanto chove	Chuva contínua
Alta acentuada seguida de baixa contínua	Forte elevação	Sinal precursor de tempestade ou de ventos de caráter ciclônico

Tabela 45.5 - Efeito dos ventos sobre o Barômetro			
	Hemisfério Sul	**Barômetro**	**Hemisfério Norte**
Ventos	E – NE – N	Baixa	E -SE -E
	NW	Cessa de baixar (mínima)	SW
	W – SW – S	Sobe	W – NW – N
	SE	Cessa de subir (máximo)	NE

Tabela 45.6 - Previsão da direção do vento pela variação do Barômetro			
HEMISFÉRIO	**BARÔMETRO**	**VENTO**	**CONSEQUÊNCIA**
Norte	Subindo	E	Vento rondará p/ NE
	Baixando	N	Vento rondará p/ E
Sul	Subindo	E	Vento rondará p/ SE
	Baixando	SE	Vento rondará p/ E

Tabela 45.7 - Ventos perigosos			
Hemisfério Norte (Latitudes)	**Ventos**	**Hemisfério Sul (Latitudes)**	**Ventos**
0º a 30º	NE	0º a 26º	SE
30º	E	26º	E
Maior que 30º	SE	Maior que 26º	NE

Tabela 45.8 – Outras regras práticas para previsão do tempo
O tempo bom geralmente permanece quando:
- o nevoeiro de verão dissipa-se antes do meio-dia; - as bases das nuvens ao longo das montanhas aumentam em altura; - as nuvens tendem a diminuir em número; - o barômetro está constante ou subindo lentamente; - o Sol poente parece uma bola de fogo e o céu está claro (céu avermelhado no ocaso); - a Lua brilha muito e o vento é leve; e - há forte orvalho ou geada à noite.
O tempo geralmente muda para pior quando:
- nuvens cirrus transformam-se em cirrostratus, abaixam-se e tornam-se mais espessas, criando uma aparência de "céu pedrento"; - nuvens que se movem rapidamente aumentam em número e abaixam em altura; - nuvens movem-se em diferentes direções, desencontradamente no céu, em diferentes alturas; - altocumulus ou altostratus escurecem o céu e o horizonte a oeste (isto é, nuvens médias aparecem no horizonte a oeste) e o barômetro cai rapidamente; - o vento sopra forte de manhã cedo; - o barômetro cai rápida e continuadamente; - ocorre um aguaceiro durante a noite; - o céu fica avermelhado no nascer do Sol; - uma frente fria, quente ou oclusa se aproxima; - o vento N ou NE passa a soprar do S ou SE; e - a temperatura está anormal para a época do ano.
O tempo geralmente vai melhorar quando:
- as bases das nuvens aumentam em altura; - um céu encoberto mostra sinais de clarear; - o vento ronda de S ou SW para NE ou N; - o barômetro sobe continuamente; e - três a seis horas depois da passagem de uma frente fria.

45.6 ESTADO DO MAR

Como visto no Capítulo 42, as ondas que são observadas normalmente no mar têm sua origem na ação dos ventos. Os movimentos ondulatórios da superfície do mar gerados pelo vento que sopra no momento e local considerados são denominados de vagas. O marulho, por sua vez, é constituído pelas lentas e compridas ondulações produzidas por ventos passados ou distantes. Tais ondulações, também denominadas de vagalhões mortos, propagam-se por grandes distâncias, sendo observadas em pontos afastados do campo de vento que as gerou.

As vagas, então, são geradas pelo vento presente. Os seguintes elementos provocam o completo desenvolvimento das vagas:

- a direção e intensidade do vento que sopra;
- a duração do vento (tempo durante o qual sopra); e
- a pista percorrida pelo vento sobre a superfície do mar.

A distinção entre vagas e marulho é feita usando-se os seguintes critérios:

- direção da onda;
- aspecto da onda; e
- período da onda.

As vagas, por estarem sob o efeito do vento, possuem aspecto confuso, com direção de propagação pouco definida, pequeno comprimento de onda, pequeno período e presença de "carneirinhos", isto é, espuma causada pela arrebentação das ondas em alto-mar.

O marulho, por outro lado, possui aspecto regular, com grande comprimento de onda, direção bem definida e velocidade de propagação constante. As ondas "viajam" em grupos, formando os trens de ondas. As cristas geralmente são largas e de perfil pouco pronunciado.

Se o vento é fraco, as vagas são curtas, com pouca energia, e rapidamente desaparecem. Somente ventos com velocidade superior a 3-4 nós criam uma ondulação permanente.

Outro fator predominante na formação das ondas é a duração do vento. Assim, um vento de 40 nós poderá produzir, após 6 horas de ação, vagas com altura característica de 4,5 metros e período característico de 7,0 segundos. Dentro da pista, porém, estarão presentes ondas com período entre 4,2 e 12,6 segundos e altura entre 1,0 e 5,7 metros. Os ventos de rajada, apesar da grande velocidade, não levantam mar de grandes alturas.

Quando a embarcação se encontra sob o efeito de um sistema meteorológico (alta pressão polar, baixa pressão, frentes, etc.) e o vento sopra por um período considerável (mais de 6 horas), com direção e velocidade aproximadamente constantes, as vagas terão alturas consideráveis e poderão oferecer perigo. É importante frisar que a perturbação produzida no mar pelo vento tem um efeito muito maior para a navegação que o próprio vento. Durante a ocorrência de tempestades tropicais, ou ciclones tropicais, as vagas podem atingir alturas de 20m ou mais, e causam grande parte das mortes atribuídas a este fenômeno.

Pode-se produzir zonas de fortes marulhos, inclusive quando o vento observado é fraco, devido à ocorrência de grandes pistas em áreas afastadas. Dentro da área de geração, as ondas arrebentam, geralmente, quando a relação entre o comprimento da onda e a sua altura atinge 1:7. É quando se formam os "carneirinhos", caracterizados pela presença de espuma em alto-mar. À medida que a onda acumula energia, seu comprimento vai aumentando e ela já não arrebenta facilmente. Esta energia é dissipada lentamente por força de fricção (atrito) no mar, ou por força de outros sistemas de vento, ou, rapidamente, quando a onda encontra obstáculos como ilhas, rochas e, finalmente, a costa. Em águas rasas a onda quebra (isto ocorre quando a profundidade é cerca de 4/3 da altura da onda).

A classificação do estado do mar pode ser feita pela escala Beaufort, já apresentada neste mesmo capítulo, considerando a velocidade do vento e a aparência da superfície do mar. A utilização da escala Beaufort para avaliar o estado do mar exige algumas precauções. A relação entre a velocidade do vento e o aspecto do mar não é automática; nem sempre haverá correspondência exata entre a designação da força do vento e do estado do mar na escala Beaufort. Para haver tal correlação, por exemplo, é preciso que o vento tenha estado soprando o tempo suficiente para criar as condições de mar correspondentes. Portanto, tem-se que considerar a possibilidade de que exista um espaço de tempo entre o momento em que se levanta o vento e o momento em que se produz o aumento do mar. O estado do mar também depende de outros fatores, tais como o alcance do vento, o mar de fundo, as marés e se chove ou não. Antes de decidir a interpretação adequada da escala, deve-se levar em conta todos estes aspectos. Estas decisões se fundamentam principalmente na experiência.

As informações a seguir podem ser úteis:

a) frequentemente se produz uma discrepância entre o vento e o mar da costa, onde é provável que soprem ventos de caráter local;

b) um vento em alto-mar não cria condições correspondentes no mar da costa, já que necessita um certo alcance antes de produzir seu efeito total;

c) marulho é o nome que se dá às ondas que foram geradas em outro lugar e que não são mantidas pelo vento que sopra no ponto de observação. O marulho não é levado em conta quando se estima o estado do mar puramente pela velocidade do vento;

d) as marés e as correntes fortes influenciam na aparência da superfície do mar. Um vento que sopre em direção contrária à maré e à corrente gera ondas de maior altura, enquanto um vento na mesma direção produz uma perturbação menor na superfície do mar (maré a sotavento);

e) a precipitação, principalmente quando forte, produz um efeito de atenuação na superfície do mar; e

f) sabe-se que a altura da perturbação do mar originada por um vento de determinada força está afetada pela diferença entre as temperaturas do mar e do ar, sendo o mar o meio mais quente. Quando esta diferença aumenta, se produz um notável aumento da perturbação marinha e vice-versa.

O estado do mar também pode ser classificado, por associação direta, pela Escala de Douglas, mostrada, em conjunto com a Escala Beaufort, na figura 45.67. A Escala de Douglas utiliza algarismos de 0 a 9.

Figura 45.67 – Escala Internacional de Beaufort e Estado do Mar Correspondente

Força do Vento	Designação		Velocidade do Vento			Pressão aproximada do vento contra uma superfície normal a ele (kg/m2)	Estado do Mar			
	Em português	Em inglês	Metros por segundo	Nós	Km por hora		Escala de Douglas	Designação	Em inglês	Altura das ondas, metros
0	Calmaria	Calm	0 – 0,5	0 – 1	0 – 1	–	0	Espelhado	Calm (glassy)	0
1	Bafagem	Light air	0,5 – 1,5	1 – 3	2 – 6	0,1	1	Tranqüilo	Calm (rippled)	0 – 0,25
2	Aragem	Slight breeze	1,6 – 3,3	4 – 6	7 – 12	0,5	2	Chão	Smooth (wavelets)	0,25 – 0,75
3	Vento fraco	Gentle breeze	3,4 – 5,2	7 – 10	13 – 18	1,5	3	Pequenas vagas	Slight	0,75 – 1,5
4	Vento moderado	Moderate breeze	5,3 – 7,9	11 – 16	19 – 29	3,2	4	Vagas	Moderate	1,5 – 2,5
5	Vento fresco	Fresh breeze	8,0 – 10,7	17 – 21	30 – 38	5,9	5	Grandes vagas	Rough	2,5 – 4
6	Vento muito fresco	Strong breeze	10,8 – 13,8	22 – 27	39 – 49	9,9	6	Vagalhões	Very rough	4 – 6
7	Vento forte	Moderate gale	13,9 – 17,1	28 – 33	50 – 61	15,2	7	Grandes vagalhões	High	6 – 9
8	Vento muito forte	Fresh gale	17,2 – 20,7	34 – 40	62 –74	22,4	8	Tempestu-oso	Very high	9 – 14
9	Duro	Strong gale	20,8 – 24,4	41 – 47	75 – 88	31,7	9	Excepcio-nal (mar desfeito)	Phenomenal	> 14
10	Muito duro	Whole gale	24,5 – 28,4	48 – 55	89 – 102	43,6				
11	Tempestuoso	Storm	28,5 – 32,6	56 – 63	103 – 117	59,0				
12	Furacão	Hurricane	32,7 e acima	mais de 64	mais de 118	mais de 68				

As classificações 6, 7 e 8 da escala do mar são aplicáveis a estados do mar ao largo e não, geralmente, em águas baixas, nas quais a classificação não deve ir além de 5 ou, excepcionalmente, 6 ou 7, em caso de furacão ou tempestade semelhante.

A classificação 9 (mar desfeito ou excepcional) ocorre em certas ocasiões de vento contra corrente, ou de rondagem brusca do vento (como no centro de um furacão) e não necessariamente pela força exclusiva do vento.

O quadro DHN-5909-3 (Escala Beaufort) e as fotografias apresentadas no Apêndice a este capítulo também são muito úteis na classificação do estado do mar.

PARTE 6

Comunicações em VHF e sinais de perigo

O QUE O PROGRAMA PEDE

- Sistema de comunicação móvel marítimo em VHF (fixo e portátil): equipamentos, procedimentos, frequências de chamada de rotina, de socorro, de urgência, de segurança e trânsito
- Sinais de perigo e sinais diversos

FONTE REPRODUZIDA NESTA PARTE

CFAQ I-M: Comunicações (COM 001), item 2.8: operação radiotelefônica, canal 16 e chamadas de socorro, urgência e segurança
Diretoria de Portos e Costas · Ensino Profissional Marítimo, Curso de Formação de Aquaviários, 1ª ed., 2013
https://www.pescadorprofissional.com.br/pdf/COMUNICACOES.pdf

CFAQ I-M: Comunicações (COM 001), anexo 1: bandeiras do Código Internacional de Sinais
Diretoria de Portos e Costas · Ensino Profissional Marítimo, Curso de Formação de Aquaviários, 1ª ed., 2013
https://www.pescadorprofissional.com.br/pdf/COMUNICACOES.pdf

A obrigatoriedade e as características do VHF por área de navegação estão na parte da NORMAM-211 (itens 4.23 e 4.24). Os sinais de perigo estão no Anexo IV do RIPEAM, na Parte 1.

Terminou esta parte? Resolva questões do assunto.
Telegram: t.me/capitao_amador_bot
Simulado no site: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

2.6.2) Qual é o Certificado que deve ter um operador de Estação de Bordo equipada com VHF e MF/HF (SSB)?

_____

_____

2.8 OPERAÇÃO RADIOTELEFÔNICA

Veremos agora os padrões operacionais para a radiotelefonia, ou seja, como enviar e receber corretamente mensagens de rotina e, principalmente, como enviar e receber mensagens de **socorro, urgência e segurança.**

O princípio básico consiste em manter-se consciente a respeito da disciplina no tráfego das comunicações, o que significa dizer que não basta somente ouvir mais do que falar. É preciso sobretudo, saber identificar as precedências relativas às mensagens e como agir, após recebê-las.

Outro ponto importante a ser destacado refere-se à **linguagem** utilizada nas mensagens dessas comunicações, a qual deve ser **clara, formal e sucinta,** ou seja, deve-se falar pausadamente, de forma concatenada, resumida, de fácil entendimento, nunca empregando gírias ou palavras impróprias.



Você se lembra da palavra câmbio?

Os sistemas na radiotelefonia são, normalmente, **simplex,** o que significa que é necessário aguardar que o interlocutor termine a sua mensagem para que se possa, depois, responder. Caso contrário haverá interferência na frequência de trabalho, causando interrupção na recepção e impossibilidade da emissão.

As comunicações a bordo, inclusive a própria radiotelefonia, devem ser encaradas como instrumentos de segurança e de trabalho e, como tal, devem ser monitoradas, registradas e disciplinadas. Para tanto, deve-se adotar a bordo um **Livro de Registro das Comunicações** (transmissão e recepção) e, principalmente, estabelecendo-se responsabilidade de utilização.

A seguir, veremos alguns padrões de procedimento e precedência, que são de caráter internacional, ou seja, em qualquer local do mundo procede-se dessa forma.

Guia para uso do VHF no mar:

- Antes de transmitir, de preferência escreva o que vai ser transmitido.
- Ouça antes de começar a transmissão para ter certeza de que o canal já não está sendo utilizado.
- Evitar repetição de palavras ou frases, a não ser que solicitado pela estação receptora.
- Quando possível, sempre use potência reduzida.

- As comunicações deverão ser feitas no canal indicado pela estação costeira. Quando é feito mudança de canal o navio tem que dar o reconhecimento antes da mudança.
- Quando a estação costeira mandar cessar a transmissão, pare imediatamente.
- O canal 13 é designado pelo RR para comunicações de segurança da navegação e passadiço-passadiço.
- Mensagens de socorro têm prioridade em relação às demais.
- De acordo com RR o canal 16, é para transmissão de mensagens de socorro, urgência e comunicações muito rápidas de segurança e para chamadas e estabelecimento de comunicações a serem conduzidas em outro canal.
- Se as comunicações em um canal não são satisfatórias, solicite uma mudança de canal, espere confirmação para depois mudar de canal.
- Nas comunicações, deverá ser usada a fraseologia do vocabulário marítimo padrão (SMCP).
- Quando existir grande dificuldade de comunicações, utilize-se do Código Internacional de Sinais.
- Ao chamar uma estação costeira ou outro navio, comece com Indicativo/nome da estação ou navio (falar duas vezes se as comunicações não estiverem boas), seguido da expressão aqui (THIS IS) e o Indicativo/nome do seu navio duas vezes, e indicando o canal em uso.

“ Port City, aqui (this is) Seastar, Seastar, no canal (on channel) 14”

- Quando não souber o nome do navio, pode endereçar a todos e especificar a posição do navio que quer contatar.

“ Atenção todos os navios, aqui Pastoria, Pastoria. Navio aproximando-se bóia número quatro, Eu estou passando pelo Farol Belinda Bank”

“ Hello all ships, this is Pastoria, Pastoria. Ship approaching number four buoy, I am passing Belinda Bank Light”

- Quando a mensagem é recebida e o reconhecimento correto é necessário, repita a mensagem junto com o reconhecimento.

“ Sua posição no cais estará livre às 0830 horas”

“ Your berth will be clear at 0830 hours”

Resposta: **“ Recebido, entendido. Cais livre às 0830 horas”**

“ Received, understood. Berth clear at 0830 hours”

- Quando a mensagem contém instruções, repita ao dar o reconhecimento.

“ Recomendo que você passe pela minha popa”

“ Advice you pass astern of me”

Resposta: **“ Eu passarei pela sua popa”**

“ I will pass astern of you”

- Se a mensagem não foi bem recebida peça para repetir usando a expressão **“Repita (Say again)”.**
- O fim das comunicações deve ser indicado com o uso da palavra **“Câmbio final (out)”.**



Qual o canal em VHF usado para chamada?

2.8.1 Frequência de Chamada e Socorro/Urgência/Segurança

Para chamarmos uma determinada estação costeira a fim de enviarmos uma mensagem, utilizamos, no VHF, o canal 16 e, em MF/HF, deve-se consultar a Lista de Estações Costeiras para saber qual frequência a costeira está guarnecendo. Entretanto, após a chamada para uma mensagem de rotina, deve-se imediatamente mudar para outro canal e/ou frequência, determinado pela estação costeira, que não sejam os de chamada, para a transmissão/recebimento da mensagem.

Isso deve ser feito sempre a fim de manter esses canais e/ou frequências livres para priorizar o tráfego de mensagens de socorro, urgência e segurança. Veja, portanto, que esses canais e/ou frequências têm como prioridade atender ao tráfego de mensagens de socorro, urgência e segurança.

Contudo, para que isso funcione, é necessário que todas as estações costeiras fiquem na escuta nesses canais e/ou frequências, de acordo com o previsto na Lista de Estações Costeiras, não só para atender a uma chamada dirigida à sua estação, mas, principalmente, para o pronto atendimento a mensagens de socorro, urgência e segurança que possam ocorrer.

2.8.2 Mensagem de Rotina

As mensagens radiotelefônicas de rotina devem ser iniciadas no canal e/ou frequências de chamada, com o **indicativo, nome ou uma denominação** da estação a que se destina a mensagem, repetida no máximo três vezes, seguida da palavra **“aqui”** e do indicativo da estação que vai transmitir a mensagem. Em seguida, diz-se “**câmbio”**, aguarda-se por alguns instantes a resposta da estação chamada.



A palavra **“câmbio”** é utilizada para indicar o fim de uma chamada ou mensagem devido ao fato de o sistema ser **simplex**, indica que a outra estação pode responder.

Como **denominação** pode usar:

O indicativo internacional de chamada:

Exemplo: PPYZ, PP1234 – indicativo de chamada da embarcação;

DE23, PYJ4 – indicativo de chamada da estação costeira;

A identidade do SMM (MMSI):

Exemplo: 710123000, 386456000, etc. – MMSI de navios;

007100006 – MMSI de estação costeira;

O nome da estação:

Exemplo: Navio Zeus, Rebocador Taurus, etc.

Iate Clube de Ubatuba – Olinda rádio;

Qualquer outra informação que identifique a estação

Exemplo: Veleiro ao meu boreste, embarcação fundeada próxima a Ponta Negra, etc.

A resposta da estação chamada, ainda no canal/frequência de chamada, deve ocorrer da seguinte forma: **"Aqui"** X prossiga Y, **"câmbio".** Ou, caso não tenha identificado quem chamou; **"Aqui"** X, prossiga quem chamou.



Neste instante, a estação que chamou, no caso de comunicações entre embarcações, indica o canal/frequência que deve seguir para o tráfego de mensagens.

2.8.3 Mensagem de Socorro



A mensagem de socorro tem prioridade um (1), ou seja, todas as outras mensagens devem ceder a vez às mensagens de socorro.

Indica que a embarcação está sob ameaça de perigo grave e iminente (há risco para a tripulação) e solicita auxílio imediato. Na chamada radiotelefônica de socorro, deve ser usada a palavra **"mayday"** , que se pronuncia **"meidei"**.

Toda estação que ouvir uma mensagem de socorro deve parar, imediatamente, qualquer transmissão que possa perturbar a mensagem e ficar escutando na frequência de chamada e socorro.

Vamos a uma chamada de socorro.

Chamada de Socorro
falar três vezes a palavra "MAYDAY" (meidei); **falar a palavra "AQUI"; e** **falar três vezes o indicativo de chamada, MMSI, ou outra identificação da estação em perigo.**

Logo após a transmissão da chamada de socorro, é transmitida a mensagem de socorro que consiste em:

Mensagem de Socorro
repetir mais uma vez a palavra MAYDAY (meidei); **repetir a identificação da embarcação em perigo;** **fornecer a posição da embarcação em perigo;** **falar o tipo de perigo e qual é o socorro necessário; e** **outras informações que facilitem o socorro.**



A chamada e a mensagem de Socorro devem ser repetidas a intervalos periódicos, até que se receba o RECIBO.



O navio, fora do alcance rádio de uma Estação Costeira, ao receber um alerta de socorro de outro navio que esteja sem dúvida nas suas proximidades, e não observando o recibo da Estação Costeira, deve transmitir o recibo ao navio em perigo e informar ao RCC pelo meio mais eficiente. Deverá passar o recibo da Mensagem de Socorro da seguinte forma:

Recibo de Mensagem de Socorro
falar a palavra MAYDAY (meidei); **falar o indicativo de chamada da estação que pediu socorro;** **falar a palavra AQUI;** **repetir o seu indicativo de chamada;** **falar a palavra RECEBIDO; e** **repetir a palavra MAYDAY.**



O navio que deu o recibo deverá informar à Estação Costeira o pedido de socorro e suas providências.

Qualquer estação de navio que acuse o recebimento de uma mensagem de socorro transmitirá, por ordem do comandante ou pessoa responsável pelo navio, aeronave ou outro veículo, logo que possível, as seguintes indicações, na ordem indicada:

- o seu nome;
- a sua posição;
- a velocidade com que se dirige para a estação móvel em perigo e o espaço de tempo aproximado de que necessitará para alcançá-la;
- além disso, se a posição do navio em perigo parecer duvidosa, as estações de navio procurarão também transmitir, quando disponível, a marcação verdadeira do navio

em perigo, precedida pela abreviação QTE (Sua marcação VERDADEIRA com relação a mim é ... graus às ... horas. QTE? = Qual é minha marcação VERDADEIRA com relação a você?)

Para a estação que vai passar o RECIBO, isso significa que entendeu e vai prestar o socorro. Poderá haver ocasiões em que a estação que ouviu o pedido de socorro não tenha condições de passar o RECIBO, ou seja, não pode prestar o SOCORRO. Nesse caso, é feita uma retransmissão **(MAYDAY RELAY)**, que nada mais é do que a transmissão de uma mensagem de socorro por uma estação que não se encontra em perigo.

A estação de controle do evento SAR pode IMPOR O SILÊNCIO no canal/frequência com a seguinte ordem:

SEELONCE MAYDAY

Quando não mais for necessário manter silêncio em uma frequência que estava sendo utilizada para o socorro, deve ser dado o seguinte aviso:

SEELONCE FEENEE

Exemplos:

Chamada e mensagem de socorro:

MAYDAY MAYDAY MAYDAY
Aqui
DELTA NOVEMBER NOVEMBER ECHO (3X)
MAYDAY
DELTA NOVEMBER NOVEMBER ECHO
Posição latitude dois zero graus zero seis minutos sul, longitude zero quatro zero graus zero cinco minutos oeste
Naufragando
Solicito assistência imediata
CÂMBIO

Recibo de uma mensagem de socorro:

MAYDAY
DELTA NOVEMBER NOVEMBER ECHO
Aqui
OSCAR YANKEE BRAVO ALFA
MAYDAY RECEBIDO.

Após a transmissão do Recibo, informar:

DELTA NOVEMBER NOVEMBER ECHO
Aqui
Navio OSCAR YANKEE BRAVO ALFA
Posição latitude dois zero graus dois seis minutos sul, longitude zero quatro zero graus uno cinco minutos oeste
Minha velocidade é uno zero nós,
Estarei em sua posição em quatro horas
CÂMBIO

Estação que manteve o controle do tráfego de socorro quando manter o silêncio completo não for mais necessário:

MAYDAY
Todas as estações
Aqui
DELTA CHARLIE HOTEL WHISKEY (3X)
Uno dois três zero UTC
DELTA NOVEMBER NOVEMBER ECHO
SEELONCE FEENEE

Retransmissão de uma mensagem de socorro por uma estação que não se encontra em perigo:

MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY
Todas as estações (ou Estação Costeira) (3X)
Aqui
ECHO QUEBEQ SIERRA PAPA (3X)
MAYDAY
DELTA NOVEMBER NOVEMBER ECHO
Posição latitude dois zero graus zero seis minutos sul, longitude zero quatro zero graus zero cinco minutos oeste
Naufragando
Solicito assistência imediata
CÂMBIO

2.8.4 Mensagem de Urgência

A mensagem de **urgência** indica que a embarcação que está transmitindo tem uma **mensagem muito urgente** relativa à **segurança** de:

- uma embarcação;
- uma aeronave; ou
- uma pessoa.

Na mensagem de urgência, são usadas as palavras **PAN PAN**, pronunciadas como **PANE–PANE** e devem ser repetidas três vezes, antes da mensagem, e sua prioridade é (dois) 2, só sendo suplantada pelo sinal de socorro.

Exemplo:
Sinal de urgência:

PAN PAN PAN PAN PAN PAN
Todas as estações (ou Estação Costeira) (3X)
Aqui
FOXTROT KILO PAPA JULIETT (3X)
Posição:
Latitude dois zero graus três oito minutos sul
Longitude zero quatro zero graus dois zero minutos oeste
Solicito assistência médica
CÂMBIO

Recibo de urgência (não é obrigatório):

PAN PAN
FOXTROT KILO PAPA JULIETT
Aqui
Navio FOXTROT INDIA PAPA YANKEE
PAN PAN RECEBIDO

Quando for solicitação de auxílio médico, deve-se consultar a Nomenclatura das Estações que efetuam Serviços Especiais, e sempre usar os sinais do Código Internacional de Sinais precedido da palavra INTERCO.

2.8.5 Mensagem de Segurança

A mensagem de segurança indica que a estação vai transmitir uma mensagem relativa:

- à segurança da navegação; e
- ao aviso meteorológico importante.

O sinal de segurança é **SECURITÉ,** que deve ser repetido três vezes, antes da mensagem, e sua prioridade é (três) 3, só sendo suplantado pelos sinais de socorro e de urgência.

Exemplo:

Chamada de segurança (anúncio no canal 16):

SECURITÉ SECURITÉ SECURITÉ
Todas as estações (3X)
MIKE HOTEL CHARLIE WHISKEY (3X)
Aviso aos navegantes
Mudem para o canal uno três
CÂMBIO

Mensagem de segurança (transmissão no canal 13):

SECURITÉ SECURITÉ SECURITÉ
Todas as estações (3X)
Aqui
MIKE HOTEL CHARLIE WHISKEY (3X)
Aviso aos navegantes
Bóia verde à deriva.
Perigosa a navegação.
Posição: latitude: _ _ _ _ S longitude: _ _ _ _ _ W
Repito: (*repita a mensagem)*
Aviso aos navegantes
Bóia verde à deriva.
Perigosa a navegação.
Posição: latitude: _ _ _ _ S longitude: _ _ _ _ _ W
CÂMBIO



Tarefas 2.7

2.7.1) Qual é a prioridade de um sinal de urgência?

_____

2.7.2) Qual é o canal em VHF, usado para chamada e socorro?

_____

Considerações Finais:

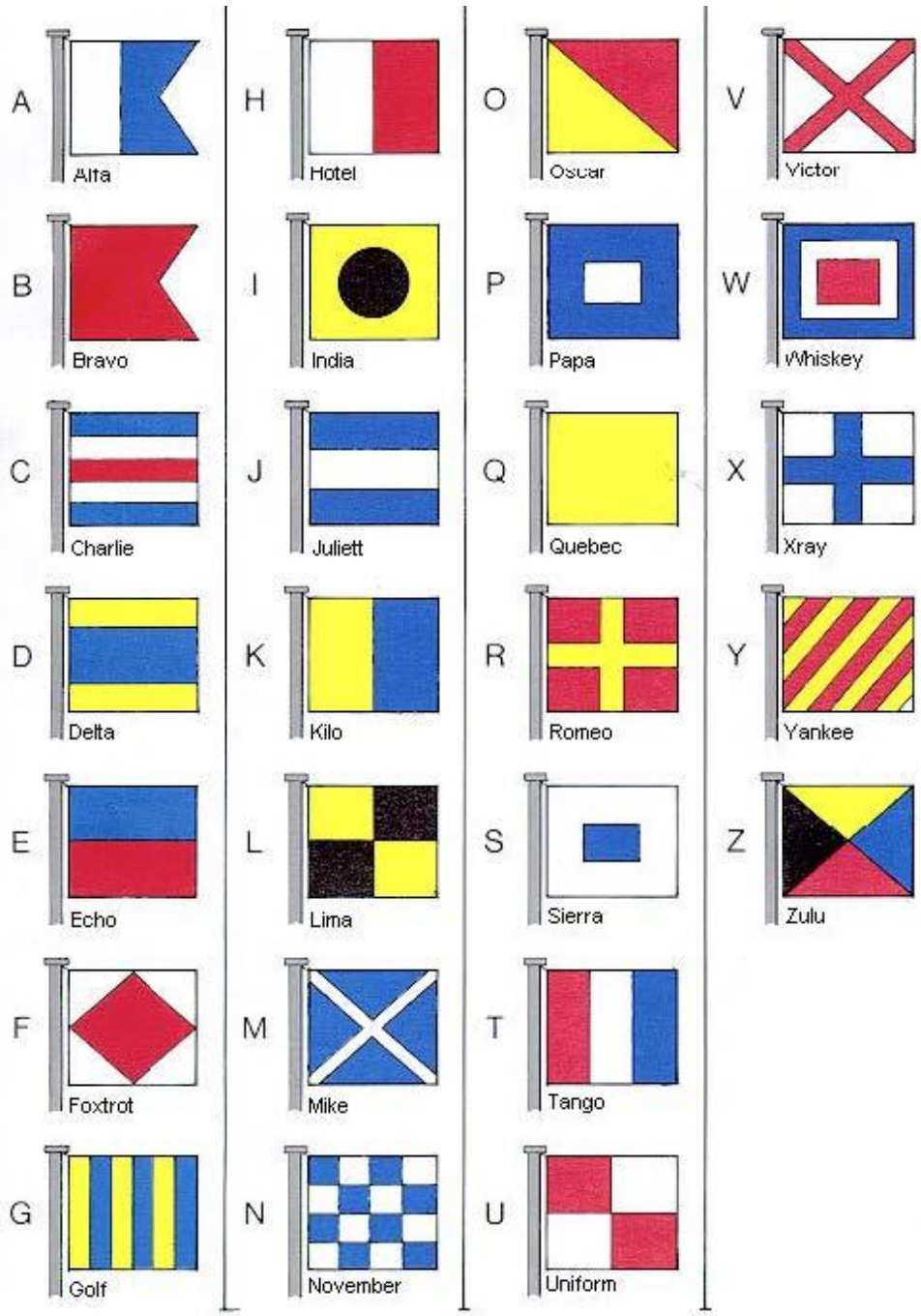
Nesta unidade, você estudou: de onde vem a energia elétrica necessária para a utilização dos equipamentos de comunicação de bordo; como a informação transmitida se propaga através do espaço, levando em consideração os fatores que afetam esta propagação; que, por meio do Serviço Móvel Marítimo, quem estiver navegando poderá comunicar-se com quem estiver em terra, ou ao contrário, quem estiver em terra poderá comunicar-se com quem estiver a bordo navegando, com isso aumentando a segurança do navegante. A aprendeu também quais os equipamentos de comunicação que mais vai usar, os tipos de mensagens utilizadas na operação desses equipamentos nas transmissões em situações de socorro, urgência e segurança, além de algumas considerações sobre a legislação brasileira de comunicações.

Para você concluir esta unidade, deverá realizar o teste de auto-avaliação apresentado a seguir. Leia com atenção as questões para respondê-las corretamente.

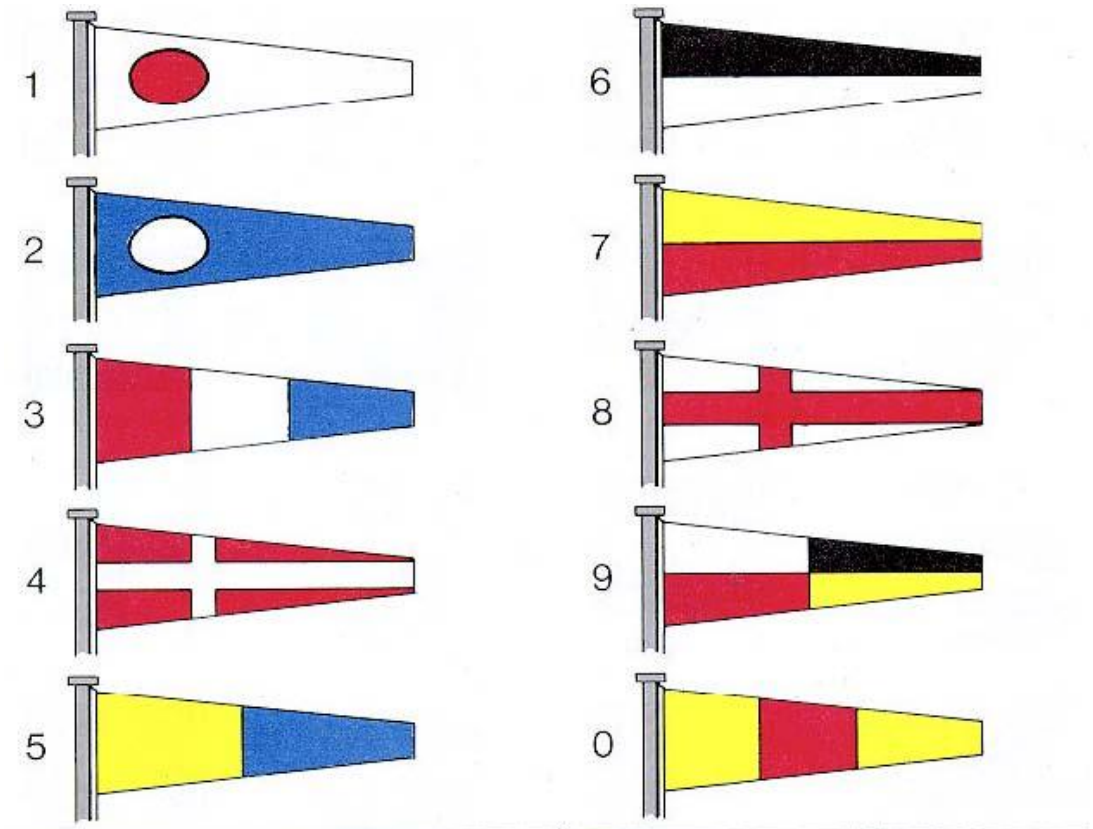
SUCESSO!

ANEXO 1

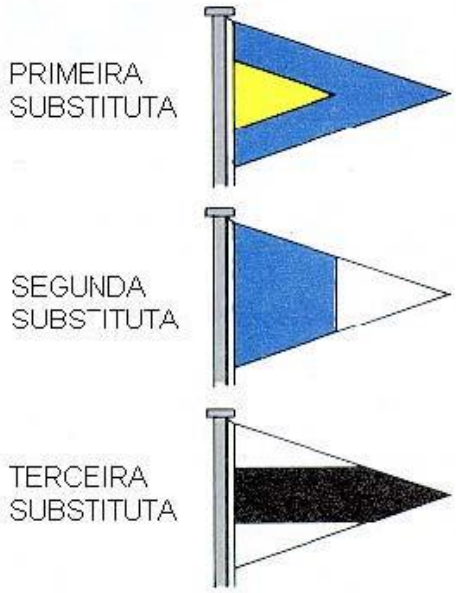
BANDEIRAS ALFABÉTICAS



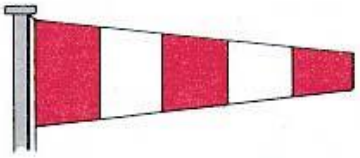
GALHARDETES NUMERAIS/ BANDEIRAS SUBSTITUTAS



CORNETAS SUBSTITUTAS



DISTINTIVO DO CÓDIGO OU GALHARDETE DE RESPOSTA



PARTE 7

LESTA: Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário

O QUE O PROGRAMA PEDE

- Lei que o RLESTA regulamenta: definições, atribuições da Autoridade Marítima e medidas administrativas (apreensão, retenção)

FONTE REPRODUZIDA NESTA PARTE

Lei nº 9.537/1997 (LESTA)
Presidência da República · texto compilado do Planalto
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm

Terminou esta parte? Resolva questões do assunto.
Telegram: t.me/capitao_amador_bot
Simulado no site: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.

Regulamento

Vide Decreto nº 5.129, de 2004

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 1° A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1° As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2° As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2° Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

XXII Zona de Praticagem área geográfica delimitada em razão de peculiaridades locais que dificultam a livre e segura movimentação de embarcações, de forma a exigir a constituição e a disponibilidade permanente de serviço de praticagem. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4° São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 4º-A. Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 1º O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

Art. 5° A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6° A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II
Do Pessoal

Art. 7° Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9° Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III
Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

§ 1º O serviço de praticagem é atividade essencial, de natureza privada, cujo objetivo é garantir o interesse público da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana e da proteção ao meio ambiente.

(Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 2º O serviço de praticagem deve estar permanentemente disponível, de forma a prover a continuidade e a eficiência do tráfego aquaviário. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 3º É dever do Estado garantir a adequada e livre prestação do serviço de praticagem, nos termos desta Lei. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

Art. 12-A. O serviço de praticagem compreende o prático, a lancha de prático e a atalaia. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

Parágrafo único. Os práticos são responsáveis pela implantação e pela manutenção da infraestrutura e dos equipamentos necessários à execução do serviço de praticagem, pelo treinamento de colaboradores e pela permanente disponibilidade da estrutura. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

~~Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.~~

Art. 13. O serviço de praticagem será executado exclusivamente por práticos devidamente habilitados pela autoridade marítima. (Redação dada pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

~~§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.~~

§ 2º A manutenção da habilitação do prático dependerá: (Redação dada pela Lei nº 14.813, de 2024)

I do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima; (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

II da realização dos cursos de aperfeiçoamento determinados pela autoridade marítima; e (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

III do cumprimento das recomendações e das determinações oriundas dos organismos internacionais competentes, desde que reconhecidas pela autoridade marítima. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

~~§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.~~

§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no **caput** deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem, atendida a regulação técnica e econômica da atividade, nos termos desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 14.813, de 2024)

~~§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.~~

§ 4º A autoridade marítima poderá, desde que atendidos os requisitos por ela estabelecidos em regulamento específico, conceder exclusivamente a Comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira que tenham até 100 m (cem metros) de comprimento e cuja tripulação seja composta de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de brasileiros Certificado de Isenção de Praticagem, que os habilitará a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem ou em parte dela, observado que a isenção: (Redação dada pela Lei nº 14.813, de 2024)

I não desobrigará o tomador de serviço do pagamento da remuneração devida à praticagem local pela permanente disponibilidade do serviço nem da comunicação à atalaia coordenadora sobre o trânsito pretendido, para embarcações com arqueação bruta a partir de 500 (quinhentos), salvo as hipóteses previstas no § 6º deste artigo; (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

II será precedida de análise de risco, a qual comprove que a concessão não aumentará o risco à navegação ou colocará em perigo os canais de acesso portuários e suas estruturas adjacentes; (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

III levará em conta a necessidade do cumprimento de períodos prévios de descanso para o Comandante, a serem determinados e monitorados pela autoridade marítima; e (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

IV dependerá, cumulativamente ou não, do cumprimento pelo Comandante de: (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

a) 6 (seis) meses de atuação prévia como Comandante do navio dentro da zona de praticagem específica ou da subzona para a isenção objeto da concessão; (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

b) posteriormente, 6 (seis) meses de realização de fainas de praticagem, assistido por prático da respectiva zona de praticagem ou de sua subzona, em total não inferior a 12 (doze) fainas. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 5º Em cada zona de praticagem, os profissionais prestarão o serviço de acordo com escala de rodízio única homologada pela autoridade marítima, garantida a frequência de manobras que assegure a proficiência, a distribuição equânime e a disponibilidade permanente do serviço de praticagem. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 6º O serviço de praticagem será obrigatório em todas as zonas de praticagem para embarcações com arqueação bruta superior a 500 (quinhentos), salvo: (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

I as hipóteses previstas pela autoridade marítima em regulamento específico, situação em que as embarcações dispensadas deverão comunicar as respectivas manobras aos agentes da autoridade marítima; e (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

II o caso de embarcações regionais, empurradores, balsas e comboio integrado de balsas, classificadas para operar exclusivamente na navegação interior, independentemente da arqueação, e que arvorem a bandeira brasileira. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

~~Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:~~

Parágrafo único. Para assegurar a ininterruptibilidade do serviço, a autoridade marítima poderá: (Redação dada pela Lei nº 14.813, de 2024)

~~I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;~~

I estabelecer o número necessário de práticos para cada zona de praticagem, conforme norma específica própria, o qual deverá ser revisado periodicamente, de forma a atender às necessidades do tráfego marítimo, fluvial e lacustre na respectiva zona e à manutenção da qualificação dos práticos; (Redação dada pela Lei nº 14.813, de 2024)

~~II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;~~

II fixar, em caráter excepcional e temporário, o valor referente aos serviços em cada zona de praticagem; (Redação dada pela Lei nº 14.813, de 2024)

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

Art. 15-A. A remuneração do serviço de praticagem compreende a operação de prático, a lancha de prático e a atalaia. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 1º Caso seja necessário o revezamento de práticos, eles serão alojados com as mesmas condições dos oficiais de bordo, preferencialmente em camarotes individuais e independentes que garantam o conforto térmico e as efetivas condições para seu descanso satisfatório, e o Comandante do navio ficará responsável por garantir a adequação das instalações. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 2º No rito ordinário, o preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e os prestadores do serviço, reprimidas quaisquer práticas de abuso do poder econômico. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 3º A autoridade marítima, mediante provocação fundamentada de quaisquer das partes contratantes, poderá fixar, em caráter extraordinário, excepcional e temporário, o preço do serviço de praticagem, por período não superior a 12 (doze) meses, prorrogável por igual período, nas seguintes hipóteses: (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

I para cumprimento do disposto no inciso II do parágrafo único do art. 14 desta Lei; ou (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

II quando comprovado o abuso de poder econômico ou a defasagem dos valores do serviço de praticagem. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 4º A autoridade marítima realizará juízo de admissibilidade, por decisão fundamentada, quanto à provocação referente a abuso de poder econômico por quaisquer das partes ou defasagem dos valores de serviço de praticagem. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 5º Conhecida a provocação de que trata o § 4º deste artigo, a autoridade marítima formará e presidirá comissão temporária, paritária e de natureza consultiva, composta de representantes da entidade prestadora de serviço de praticagem, do armador tomador de serviços de praticagem da respectiva zona e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a qual terá até 45 (quarenta e cinco) dias para emitir parecer consultivo. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

§ 6º A regulação econômica pela autoridade marítima respeitará a livre negociação e poderá observar a atualização monetária anual, os preços costumeiramente praticados em cada zona de praticagem, os contratos vigentes e o tempo e a qualidade do serviço. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

Art. 15-B. As orientações sobre rumos e velocidades, em assessoria ao Comandante da embarcação, serão transmitidas exclusivamente por práticos aos Comandantes quando suas embarcações estiverem navegando nas zonas de praticagem. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

Art. 15-C. A autoridade marítima fixará, conforme periodicidade estabelecida em norma específica, a lotação de práticos necessária em cada zona de praticagem, com observância dos seguintes parâmetros: (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

I o número e a duração média das manobras em que foram utilizados serviços de praticagem, em cada zona de praticagem, nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à fixação; (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

II as alterações significativas e efetivas que afetem o movimento de embarcações na zona de praticagem; (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

III a necessidade de garantir aos práticos de cada zona de praticagem a execução de manobras sem sobrecarga permanente de trabalho; e (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

IV o estabelecimento de frequência de manobras adequada que assegure a manutenção da proficiência uniforme de todos os práticos em cada zona de praticagem. (Incluído pela Lei nº 14.813, de 2024)

CAPÍTULO IV
Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1° A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2° As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1° A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2° A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V
Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1º Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2º Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1º Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

~~§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.~~ (Revogado pela Lei nº 14.813, de 2024)

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4° desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6º desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2º do art. 24 desta Lei, o infrator disporá do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI
Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1° e 2° do art. 3°, o art. 5° e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei n° 5.838, de 5 de dezembro de 1972; e demais disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1997, 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Mauro Cesar Rodrigues Pereira
Eliseu Padilha
Raimundo Brito
Gustavo Krause

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.12.1997

*

PARTE 8

RLESTA: Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário

O QUE O PROGRAMA PEDE

- Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA, Decreto nº 2.596/98)

FONTE REPRODUZIDA NESTA PARTE

Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA)
Presidência da República · texto compilado do Planalto
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm

Terminou esta parte? Resolva questões do assunto.
Telegram: t.me/capitao_amador_bot
Simulado no site: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

DECRETO Nº 2.596, DE 18 DE MAIO DE 1998.

Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

O PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL , no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 40, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado na forma do Anexo a este Decreto o Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional.

Art. 2º O Regulamento de que trata este Decreto entra em vigor em 9 de junho de 1998.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Ficam revogados a partir de 9 de junho de 1998, os Decretos nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, nº 87.891, de 3 de dezembro de 1982, nº 97.026, de 1º de novembro de 1988, nº 511, de 27 de abril de 1992, e nº 2.117, de 9 de janeiro de 1997.

Brasília, 18 de maio de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

ANTONIO CARLOS MAGALHÃES
Mauro César Rodrigues Pereira
Eliseu Padilha
Raimundo Brito
Gustavo Krause

Este texto não substitui o publicado no DOU de 19.5.1998

ANEXO

REGULAMENTO DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL
(Vigência)

CAPÍTULO I
DO PESSOAL

Art. 1º Os aquaviários constituem os seguintes grupos:

I - 1º Grupo - Marítimos: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação em mar aberto, apoio marítimo, apoio portuário e para a navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

II - 2º Grupo - Fluviários: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação interior nos lagos, rios e de apoio portuário fluvial;

III - 3º Grupo - Pescadores: tripulantes que exercem atividades a bordo de embarcações de pesca;

IV - 4º Grupo - Mergulhadores: tripulantes ou profissionais não-tripulantes com habilitação certificada pela autoridade marítima para exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação e prestar serviços

eventuais a bordo ligados às atividades subaquáticas;

V - 5º Grupo - Práticos: aquaviários não-tripulantes que prestam serviços de praticagem embarcados;

VI - 6º Grupo - Agentes de Manobra e Docagem: aquaviários não-tripulantes que manobram navios nas fainas em diques, estaleiros e carreiras.

Parágrafo único. Os grupos de aquaviários são constituídos pelas categorias constantes do Anexo I a este Regulamento.

Art. 2º Os Amadores constituem um único grupo com as categorias constantes do item II do Anexo I a este Regulamento.

CAPÍTULO II
DA NAVEGAÇÃO E EMBARCAÇÕES

Art. 3º A navegação, para efeito deste Regulamento, e classificada como:

I - mar aberto: a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas, podendo ser de:

a) longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

b) cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

c) apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos

II - Interior: a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baias, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas.

Parágrafo único. A navegação realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento de embarcações e instalações portuárias é classificada como de apoio portuário.

Art. 4º Caberá à autoridade marítima estabelecer os requisitos para homologação de Estações de Manutenção de Equipamentos de Salvatagem.

Art. 5º A autoridade marítima poderá delegar competência para entidades especializadas, públicas ou privadas, para aprovar processos, emitir documentos, realizar vistorias e atuar em nome do Governo brasileiro em assuntos relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição ambiental.

CAPÍTULO III
DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

~~Art. 6º A Aplicação do previsto no inciso II do parágrafo único do art. 14 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, observará o seguinte:~~

~~I - o serviço de praticagem é constituído de prático, lancha de prático e atalaia;~~

~~II - a remuneração do serviço de praticagem abrange o conjunto dos elementos apresentados no inciso I, devendo o preço ser livremente negociado entre as partes interessadas, seja pelo conjunto dos elementos ou para cada elemento separadamente;~~

~~III - nos casos excepcionais em que não haja acordo, a autoridade marítima determinará a fixação do preço, garantida a obrigatoriedade da prestação do serviço.~~

Art. 6º O serviço de praticagem é constituído de prático, lancha de prático e atalaia. (Redação dada pelo Decreto nº 7.860, de 2012)

CAPÍTULO IV
DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES.

Seção I
Das Disposições Gerais

Art. 7º Constitui infração às regras do tráfego aquaviário a inobservância de qualquer preceito deste Regulamento, de normas complementares emitidas pela autoridade marítima e de ato ou resolução internacional ratificado pelo Brasil, sendo o infrator sujeito às penalidades indicadas em cada artigo.

§ 1º É da competência do representante da autoridade marítima a prerrogativa de estabelecer o valor da multa e o período de suspensão do Certificado de Habilitação, respeitados os limites estipulados neste Regulamento.

§ 2º As infrações, para efeito de multa, estão classificadas em grupos, sendo seus valores estabelecidos pelo Anexo II a este Regulamento.

§ 3º Para efeito deste Regulamento o autor material da infração poderá ser:

I - o tripulante;

II - o proprietário, armador ou preposto da embarcação;

III - a pessoa física ou jurídica que construir ou alterar as características da embarcação;

IV - o construtor ou proprietário de obra sob, sobre ou às margens das águas;

V - o pesquisador, explorador ou proprietário de jazida mineral sob, sobre ou às margens das águas;

VI - o prático;

VII - o agente de manobra e docagem.

Art. 8º A penalidade de suspensão do Certificado de Habilitação, estabelecida para as infrações previstas neste capítulo, somente poderá ser aplicada ao aquaviário ou amador embarcados e ao prático.

Art. 9º A infração e seu autor material serão constatados:

I - no momento em que for praticada a infração;

II - mediante apuração;

III - por inquérito administrativo.

Art. 10. A reincidência, para efeito de gradação das penalidades deste Regulamento, é a repetição da prática da mesma infração em um período igual ou inferior a doze meses.

Parágrafo único. A reincidência implicará, em caso de pena de multa ou suspensão do Certificado de Habilitação, se o próprio artigo que a impuser não estabelecer outro procedimento, na multiplicação da penalidade por dois, três e assim sucessivamente, conforme as repetições na prática da infração.

Seção II
Das Infrações Imputáveis aos Autores Materiais e das Penalidades

Art. 11. Conduzir embarcação ou contratar tripulante sem habilitação para operá-la:

Penalidade: multa do Grupo E.

Art. 12. Infrações relativas à documentação de habilitação ou ao controle de saúde:

I - não possuir a documentação relativa à habilitação ou ao controle de saúde:

Penalidade: multa do grupo D;

II - não portar a documentação relativa à habilitação ou ao controle de saúde:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

III - portar a documentação relativa à habilitação ou ao controle de saúde desatualizada:

Penalidade: multa do grupo A, ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 13. Infrações relativas ao Cartão de Tripulação de Segurança:

I - não possuir Cartão de Tripulação de Segurança;

Penalidade: multa do grupo D;

II - não portar Cartão de Tripulação de Segurança:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias;

III - não dispor a bordo de todos os tripulantes exigidos conforme o Cartão de Tripulação de Segurança:

Penalidade: multa do grupo A, multiplicada pelo número de faltas, ou suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses.

Art. 14. Infrações relativas ao Rol de Equipagem ou Rol Portuário:

I - não possuir Rol de Equipagem ou Rol Portuário;

Penalidade: multa do grupo D;

II - possuir Rol de Equipagem ou Rol Portuário em desacordo com o Cartão de Tripulação de Segurança:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias

III - não portar Rol de Equipagem ou Rol Portuário:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

Art. 15. Infrações relativas à dotação de itens e equipamentos de bordo:

I - apresentar-se sem a dotação regulamentar:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

II - apresentar-se com a dotação incompleta:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias ;

III - apresentar-se com item ou equipamento da dotação inoperante, em mau estado ou com prazo de validade vencido:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 16. Infrações relativas ao registro e inscrição das embarcações:

I - deixar de inscrever ou de registrar a embarcação:

Penalidade: multa do grupo D;

II - não portar documento de registro ou de inscrição da embarcação:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 17. Infrações relativas à identificação visual da embarcação e demais marcações no casco:

I - efetuar as marcas de borda livre em desacordo com as especificações do respectivo certificado:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

II - deixar de marcar no casco as marcas de borda livre:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

III - deixar de marcar no casco o nome da embarcação e o porto de inscrição:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

IV - deixar de efetuar outras marcações previstas:

Penalidade: multa do grupo A ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 18. Infrações relativas às características das embarcações:

I - efetuar alterações ou modificações nas características da embarcação em desacordo com as normas:

Penalidade: multa do grupo E;

II - operar heliponto em desacordo com as normas:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias.

Art. 19. Infrações relativas aos certificados e documentos equivalentes, pertinentes à embarcação:

I - não possuir qualquer certificado ou documento equivalente exigido:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias.

II - não portar os certificados ou documentos equivalente exigidos:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

III - certificados ou documentos equivalentes exigidos com prazo de validade vencido:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 20. Infrações relativas aos equipamentos e luzes de navegação:

I - sem as luzes de navegação:

Penalidade: multa do grupo C;

II - operar luzes de navegação em desacordo com as normas:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

III - apresentar-se com falta de equipamento de navegação exigido:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

IV - apresentar-se com equipamento de navegação defeituoso ou inoperante:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

Art. 21. Infrações relativas aos requisitos de funcionamento dos equipamentos:

I - equipamentos de comunicações inoperantes ou funcionando precariamente:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

II - equipamentos de combate a incêndio e de proteção contra incêndio inoperantes ou funcionando precariamente:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

III - dispositivos para embarque de prático inoperantes ou funcionando precariamente:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 22. Infrações referentes às normas de transporte:

I - transportar excesso de carga ou apresentar-se com as linhas de carga ou marcas de borda livre submersas:

Penalidade: multa do grupo G ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

II - transportar excesso de passageiros ou exceder a lotação autorizada:

Penalidade: multa do grupo G ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

III - transportar carga perigosa em desacordo com as normas:

Penalidade: multa do grupo F ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

IV - transportar carga no convés em desacordo com as normas:

Penalidade: multa do grupo F ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

V - descumprir qualquer outra regra prevista:

Penalidade: multa do grupo E ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 23. Infrações às normas de tráfego:

I - conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei:

Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias. A reincidência sujeitará o infrator à pena de cancelamento do Certificado de Habilitação;

II - trafegar em área reservada a banhistas ou exclusiva para determinado tipo de embarcação:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

III - deixar de contratar prático quando obrigatório:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

IV - descumprir regra do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar-RIPEAM:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

V - causar danos a sinais náuticos:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

VI - descumprir as regras regionais sobre tráfego, estabelecidas pelo representante local da autoridade marítima:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

VII - velocidade superior à permitida:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

VIII - descumprir qualquer outra regra prevista, não especificada nos incisos anteriores:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 24. São aplicáveis ao Comandante, em caso de descumprimento das competências estabelecidas no art. 8º da Lei nº 9.537, de 1997, a multa do grupo G e suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses.

Art. 25. São infrações imputáveis ao Prático:

I - recusar-se à prestação do serviço de praticagem:

Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses ou, em caso de reincidência, o cancelamento;

II - deixar de cumprir as normas da autoridade marítima sobre o Serviço de Praticagem:

Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias.

Art. 26. Infração às normas relativas à execução de obra sob, sobre ou ás margens das águas:

Penalidade: multa do grupo E, e demolição da obra, caso esta impeça, venha a impedir ou afete a segurança da navegação no local.

Art. 27. Infração às normas relativas à execução de pesquisa, dragagem ou lavra de jazida mineral sob, sobre ou às margens das águas:

Penalidade: multa do grupo E, e retirada da embarcação ou demolição da benfeitoria, quando a atividade impedir, vier a impedir ou afetar a segurança da navegação no local.

Art. 28. Infrações às normas e atos não previstos neste regulamento:

I - sobre tripulantes e tripulação de segurança:

Penalidade: multa do grupo E ou suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses;

II - sobre casco, instalações, equipamentos, pintura e conservação da embarcação, inclusive sobre funcionamento e requisitos operacionais dos dispositivos, equipamentos e máquinas de bordo:

Penalidade: multa do grupo E ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias.

CAPÍTULO V
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 29. As medidas administrativas serão aplicadas pelo representante da autoridade marítima, por meio de comunicação formal, ao autor material.

Parágrafo único. Em situação de emergência e para preservar a salvaguarda da vida humana ou a segurança da navegação, a medida será aplicada liminarmente, devendo a comunicação formal ser encaminhada posteriormente.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 30. A autoridade marítima ouvirá o Ministério dos Transportes quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que possam ter repercussão nos aspectos econômicos e operacionais do transporte marítimo.

Art. 31. Os casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão resolvidos pela autoridade marítima.

CAPÍTULO VII
DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 32. O Grupo de Regionais passa a fazer parte do Grupo de Marítimos com a seguinte equivalência de categorias:

a) Arrais (ARR)	Marinheiro de Convés (MNC) - nivel 4
b) Mestre Regional (MTR)	Moço de Convés (MOC) - nível 3
c) Marinheiro Regional de Convés (MRC)	Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC) - nível 2
d) Marinheiro Regional de Máquinas (MRM)	Marinheiro Auxiliar de Máquinas (MAM) -nível 2

Art. 33. As categorias dos marítimos, fluviários e pescadores ora existentes serão transpostas para as constantes do Anexo I a este Decreto por ato especifico da autoridade marítima.

ANEXO I

I - CATEGORIAS DE AQUAVIÁRIOS

a) Grupo de Marítimos

1) Seção de Convés

CATEGORIA	**SIGLA**
Capitão de Longo Curso	CLC
Capitão de Cabotagem	CCB
1º Oficial de Náutica	1ON
2º Oficial de Náutica	20N
Mestre de Cabotagem	MCB
Contramestre	CTR
Marinheiro de Convés	MNC
Moço de Convés	MOC
Marinheiro Auxiliar de Convés	MAC

2) Seção de Máquinas

CATEGORIA	SIGLA
Oficial Superior de Máquinas	OSM
1º Oficial de Máquinas	1OM
2º Oficial de Máquinas	20M
Eletricista	ELT
Condutor de Máquinas	CDM
Marinheiro de Máquinas	MNM

Moço de Máquinas	MOM
Marinheiro Auxiliar de Máquinas	MAM

3) Seção de Câmara

CATEGORIA	SIGLA
Cozinheiro	CZA
Taifeiro	TAA

4) Secão de Saúde

CATEGORIA	SIGLA
Enfermeiro	ENF
Auxiliar de Saúde	ASA

b) Grupo de Fluviários

1) Seção de Convés

CATEGORIA	SIGLA
Capitão Fluvial	CFL
Piloto Fluvial	PLF
Mestre Fluvial	MFL
Contramestre Fluvial	CMF
Marinheiro Fluvial de Convés	MFC
Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés	MAF

2) Seção de Máquinas

CATEGORIA	SIGLA
Supervisor Maquinista-Motorista Fluvial	SUF
Condutor Maquinista-Motorista Fluvial	CTF
Marinheiro Fluvial de Máquinas	MFM
Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas	MMA

3) Seção de Câmara

CATEGORIA	SIGLA
Cozinheiro	CZA
Taifeiro	TAA

4) Seção de Saúde

CATEGORIA	SIGLA
Auxiliar de Saúde	ASA

c) Grupo de Pescadores

1) Seção de Convés

CATEGORIA	SIGLA
Patrão de Pesca de Alto Mar	PAP
Patrão de Pesca na Navegação Interior	PPI
Contra-Mestre de Pesca na Navegação Interior	CPI

Pescador Profissional Especializado	PEP
Pescador Profissional	POP
Aprendiz de Pesca	APP

2) Seção de Máquinas

CATEGORIA	SIGLA
Condutor-Motorista de Pesca	CMP
Motorista de Pesca	MOP
Aprendiz de Motorista	APM

d) Grupo de Mergulhadores

CATEGORIA	SIGLA
Mergulhador que opera com Mistura Gasosa Artificial	MGP
Mergulhador que opera com Ar Comprimido	MGE

e) Grupo de Práticos

CATEGORIA	SIGLA
Prático	PRT
Praticante de Prático	PRP

f) Grupo de Agentes de Manobra e Docagem

CATEGORIA	SIGLA
Agente de Manobra e Docagem	AMD

II - CATEGORIAS DE AMADORES

CATEGORIA	SIGLA
Capitão-Amador	CPA
Mestre-Amador	MSA
Arrais-Amador	ARA
Motonauta	MTA
Veleiro	VLA

ANEXO II

VALORES DE MULTA POR GRUPOS

GRUPOS	MULTA
A	de R$ 40,00 a R$ 200,00
B	de R$ 40,00 a R$ 400,00
C	de R$ 40,00 a R$ 800,00
D	de R$ 40,00 a R$ 1.600,00
E	de R$ 40,00 a R$ 2.200,00
F	de R$ 80,00 a R$ 2.800,00
G	de R$ 80,00 a R. 3.200,00

*

PARTE 9

NORMAM-211: o que cai na prova

O QUE O PROGRAMA PEDE

- NORMAM-211/DPC

FONTE REPRODUZIDA NESTA PARTE

NORMAM-211/DPC, cap. 1, itens 1.7 a 1.16: definições, áreas seletivas e de segurança, eventos, dispositivos rebocados, mergulho, aluguel e embarcações estrangeiras
Diretoria de Portos e Costas · 1ª revisão, março de 2026
https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-211.pdf

NORMAM-211/DPC, cap. 2: inscrição e registro, prazos, seguro, renovação do TIE, cancelamento, transferência, classificação e marcações no casco
Diretoria de Portos e Costas · 1ª revisão, março de 2026
https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-211.pdf

NORMAM-211/DPC, cap. 3: licença de construção e alteração, borda livre, arqueação, vistorias e Certificado de Segurança da Navegação
Diretoria de Portos e Costas · 1ª revisão, março de 2026
https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-211.pdf

NORMAM-211/DPC, cap. 4, seções I a IV e item 4.36: bandeira, aviso de saída, áreas de navegação, material de salvatagem, rádio, extintores e dotação
Diretoria de Portos e Costas · 1ª revisão, março de 2026
https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-211.pdf

NORMAM-211/DPC, cap. 5: habilitação de amadores
Diretoria de Portos e Costas · 1ª revisão, março de 2026
https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-211.pdf

NORMAM-211/DPC, cap. 7, item 7.12: condução de embarcação em estado de embriaguez
Diretoria de Portos e Costas · 1ª revisão, março de 2026
https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-211.pdf

Trechos selecionados. A norma completa está no endereço do quadro de publicações para baixar à parte.

Terminou esta parte? Resolva questões do assunto.
Telegram: t.me/capitao_amador_bot
Simulado no site: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

1.5.1. Os seguintes temas poderão ser abordados nessas reuniões, além de outros que as circunstâncias locais ou as ocorrências de momento o exigirem:

a) responsabilidades das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, estabelecimentos de treinamento náutico e empresas de aluguel de embarcações no tocante à salvaguarda da vida humana, prevenção da poluição ambiental e segurança da navegação no meio aquaviário;

b) ações de fiscalização compartilhada, na faixa de praias e margens de rios ou lagos, observando, quando aplicável, o que prescrevem os Planos Nacional, Estadual e Municipal de Gerenciamento Costeiro, Plano Diretor, Plano de Zoneamento e Plano de Uso das Águas;

c) acordar, quando solicitado pelas autoridades competentes, a definição de áreas destinadas à prática de esportes náuticos, visando garantir a segurança da navegação e a salvaguarda das pessoas;

d) realização de campanhas educativas, dirigidas aos praticantes de esportes e/ou entretenimento aquático, ressaltando a obrigatoriedade da habilitação dos condutores de embarcações, instruções para obtenção desse documento e das áreas seletivas autorizadas;

e) ações para a conscientização dos praticantes de esportes e/ou entretenimento aquático quanto ao uso do material de salvatagem, divulgando a existência de lista elaborada pela DPC que relaciona todo o material homologado para uso a bordo (Catálogo de Material Homologado);

f) disseminar que podem ser apresentados novos itens ou tipos de material de salvatagem, que substituam outros já aprovados, produzindo mesmo efeito a custo inferior de aquisição e/ou manutenção, para análise e homologação; e

g) elaboração de programa de adestramento, a ser ministrado pelas CP/DL/AG ao pessoal dos órgãos públicos envolvidos na fiscalização do tráfego de embarcações nas áreas adjacentes às praias.

1.6. CANAIS DE COMUNICAÇÃO COM O REPRESENTANTE DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO (DPC)

É importante que os usuários, individualmente ou por meio de seus Clubes, Marinas, Entidades e Associações Náuticas, enviem sugestões para as Capitanias dos Portos ou suas Delegacias e Agências, com o intuito de colaborar no aperfeiçoamento desta norma, a fim de lhe conferir dinamismo e acompanhar a evolução da atividade.

1.7. DEFINIÇÕES

Alteração - significa toda e qualquer modificação ou mudança:

- nas características principais da embarcação (comprimento, boca e pontal);

- nos arranjos representados nos planos exigidos no processo de licença de construção;

- de localização, substituição, retirada ou instalação a bordo de itens ou equipamentos que constem no Memorial Descritivo ou representados nos Planos exigidos para a concessão da Licença de Construção;

- de localização, substituição, retirada ou instalação a bordo de quaisquer itens ou equipamentos que impliquem em diferenças superiores a 2% para o peso leve ou 0,5% do Comprimento entre Perpendiculares para a posição longitudinal do centro de gravidade da embarcação; e

- na quantidade máxima de pessoas a bordo e/ou na distribuição de pessoas autorizadas.

Amador - todo aquele com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações de esporte e/ou recreio, em caráter não profissional.

Áreas adjacentes às praias - compreende a área em todo o entorno de uma faixa de praia, seja marítima, fluvial ou lacustre, até o limite de 200 metros medidos a partir da linha da arrebentação das ondas ou, no caso de rios, lagos e lagoas onde se inicia o espelho d'água.

Navegação Costeira - aquela realizada dentro dos limites de visibilidade da costa até a distância máxima de 20 milhas náuticas.

Navegação Oceânica - aquela considerada sem restrições e realizada além das 20 milhas náuticas da costa.

Navegação Interior - a realizada em águas consideradas abrigadas ou parcialmente abrigadas. As áreas de navegação interior serão subdivididas nos seguintes tipos:

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

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

As Áreas de Navegação Interior são estabelecidas através das Normas e Procedimentos das Capitanias dos Portos/Capitanias Fluviais (NPCP/NPCF), de cada Capitania, com base nas peculiaridades locais.

Associações Náuticas - são entidades de natureza civil, sem fins lucrativos, e que tenham como objetivo agregar amadores em torno de objetivos náuticos e ou esportivos.

Certificado de Arqueação - arqueação é a expressão do tamanho total da embarcação, determinada em função do volume de todos os espaços fechados. Apenas as embarcações com comprimento maior ou igual a 24 metros deverão possuir Certificado de Arqueação.

Carteira de Habilitação de Amador (CHA) - documento que habilita e expressa a qualificação do amador na condução de embarcações de esporte e/ou recreio.

Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) - documento emitido pelas CP/DL/AG que apresenta a composição mínima da tripulação de uma embarcação para poder operá-la com segurança.

Certificado de Classe - corresponde ao certificado emitido por uma Sociedade Classificadora para atestar que a embarcação atende às suas regras, no que for cabível à classe selecionada.

Certificado Estatutário - certificado atestando a conformidade da embarcação com as regras específicas constantes das Convenções Internacionais e Normas da Autoridade Marítima Brasileira.

Certificado de Segurança da Navegação - é o certificado emitido para uma embarcação, para atestar que as vistorias previstas nestas normas foram realizadas nos prazos previstos.

Comprimento da Embarcação - para efeito de aplicação desta norma, o termo "comprimento da embarcação" é definido como sendo a distância horizontal entre os pontos extremos da proa a popa. Plataformas de mergulho, gurupés ou apêndices similares não são considerados para o cômputo dessa medida, conforme a Figura 1.

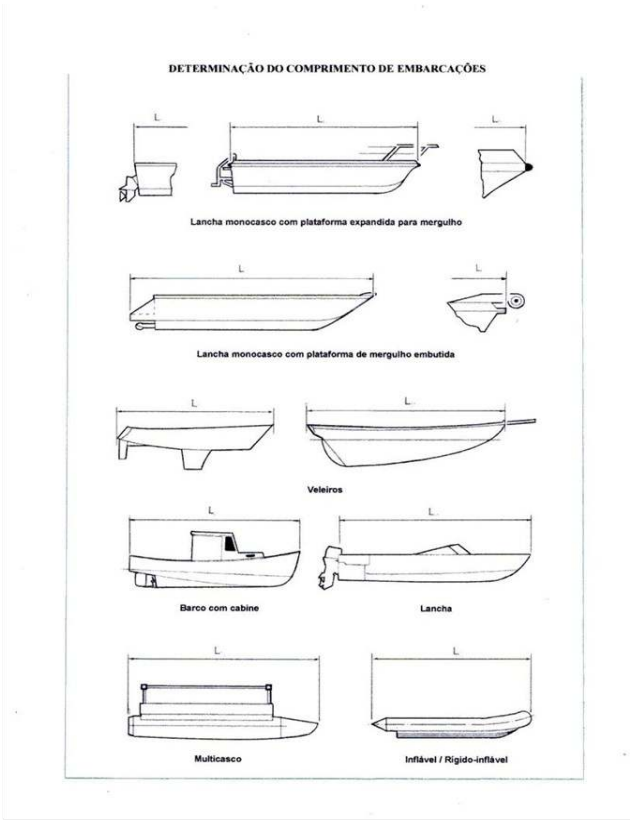


Figura 1 – Comprimento da embarcação

Comandante - é a designação do tripulante responsável pela operação e manutenção da embarcação, em condições de segurança extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo.

Clubes Náuticos - clubes que incluam em suas atividades, registradas em estatuto, a prática das atividades náuticas, voltadas para o esporte e/ou recreio, prestando serviços aos membros do clube ou não, e devidamente regularizados junto às autoridades competentes e cadastrados nas CP/DL/AG.

Convés de Borda Livre - é o convés completo mais elevado que a embarcação possui, de tal forma que todas as aberturas situadas nas partes expostas do mesmo disponham de meios permanentes de fechamento que assegurem sua estanqueidade.

Poderá ser adotado como convés de borda livre um convés inferior, sempre que seja um convés completo e permanente, contínuo de proa a popa, pelo menos entre o espaço das máquinas propulsoras e as anteparas dos pique tanques, e contínuo de bordo a bordo. Se for adotado esse convés inferior, a parte do casco que se estende sobre o convés de borda livre será considerada como uma superestrutura para efeito do cálculo de borda livre.

Nas embarcações que apresentem o convés de borda livre descontínuo, a linha mais baixa do convés exposto e o prolongamento de tal linha paralela à parte superior do convés, deverá ser considerada como o convés da borda livre conforme estabelecido nas NORMAM-201/DPC e NORMAM-202/DPC.

Dispositivos Aéreos - meios de uso individual ou coletivo, desprovido de propulsão, rebocados pelo ar por embarcação para a prática de atividades esportivas ou de recreio.

Dispositivos Flutuantes - meios de uso individual ou coletivo, desprovido de propulsão, rebocados na água por embarcação para a prática de atividades esportivas ou de recreio, tais como: *banana-boat*, *disc-boat*, pranchas para prática de ski aquático e *wakeboarding*, entre outros.

Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e as fixas quando rebocadas, sujeita a inscrição na Autoridade Marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas.

Embarcação Auxiliar - é a embarcação miúda que é utilizada como apoio de embarcação, com ou sem motor de popa e neste caso não excedendo a 50HP, possuindo o mesmo nome pintado em ambos os costados e o mesmo número da inscrição, pintado na popa, da embarcação a que pertence.

Embarcação Classificada - é toda embarcação portadora de um Certificado de Classe. Adicionalmente, uma embarcação que esteja em processo de classificação perante uma Sociedade Classificadora, também será considerada como embarcação classificada.

Embarcação Certificada Classe 1 (EC1) - são as embarcações de esporte e/ou recreio de grande porte ou iates (comprimento igual ou maior do que 24 metros).

Embarcação Certificada Classe 2 (EC2) - são as embarcações de esporte e/ou recreio de médio porte.

Embarcação de Grande Porte ou Iate - é considerada embarcação de grande porte ou iate, aquelas com comprimento igual ou maior que 24 metros.

As embarcações de grande porte ou iate, serão tratadas como embarcação Certificada Classe 1 (EC1), e terão a obrigatoriedade de seu registro no Tribunal Marítimo se possuírem arqueação bruta maior que 100.

Embarcação de Médio Porte - é considerada embarcação de médio porte aquelas com comprimento maior que 12 metros e menor que 24 metros.

Embarcação de Pequeno Porte – é considerada embarcação de pequeno porte aquelas com comprimento maior que 6 metros e menor que 12 metros.

Embarcação de Propulsão Mecânica - o termo embarcação de propulsão mecânica designa qualquer embarcação movimentada por meio de máquinas ou motores.

Embarcação de Sobrevivência - é o meio coletivo de abandono de embarcação ou plataforma marítima em perigo, capaz de preservar a vida de pessoas durante um certo período, enquanto aguarda socorro.

Embarcação Miúda - para aplicação dessa norma são consideradas embarcações miúdas aquelas que tenham comprimento menor ou igual a seis (6) metros, conforme as orientações contidas na Figura 1 para a determinação do comprimento.

Entidades Desportivas Náuticas - entidades promotoras e organizadoras de eventos esportivos náuticos que envolvam embarcações, devidamente regularizadas e cadastradas na CP/DL/AG.

Equipamentos de Entretenimento Aquático – são os demais dispositivos não enquadrados como flutuantes ou aéreos rebocados, como por exemplo: acessórios acoplados a embarcações, pranchas esportivas utilizadas para atividades esportivas de recreação e lazer do tipo *stand-up paddle* e *windsurf*, coletes ou botas impulsionados por hidrojato, etc.

Estabilidade Intacta - é a propriedade que tem a embarcação de retornar à sua posição inicial de equilíbrio, depois de cessada a força perturbadora que dela a afastou, considerando-se a situação de integridade estrutural da embarcação.

Estabelecimento de Treinamento Náutico - toda e qualquer empresa que ministre treinamentos práticos para a qualificação de amadores na condução, exclusivamente, de embarcações de esporte e/ou recreio.

Evento Náutico – Reunião, previamente convocada, de embarcações, visando a participação em atividades pré-definidas, no tempo e no espaço aquaviário, por seus organizadores.

Iate - é a embarcação de esporte e/ou recreio com comprimento igual ou maior a 24 metros.

Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo que consiste na fiscalização do cumprimento da LESTA e das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil.

Inscrição da Embarcação - é o seu cadastramento na CP/DL/AG com a atribuição do nome e do número de inscrição e a expedição do respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE).

Licença de Alteração - é o documento emitido, para demonstrar que as alterações a serem realizadas em relação ao projeto apresentado por ocasião da emissão da Licença de Construção encontram-se em conformidade com os requisitos estabelecidos por estas normas.

Licença de Construção - é o documento emitido, para embarcações a serem construídas no país para a bandeira nacional ou para exportação, ou a serem construídas no exterior para a bandeira nacional, que demonstra que seu projeto encontra-se em conformidade com os requisitos estabelecidos por estas normas.

Licença de Construção para Embarcações já Construídas - é o documento emitido, para embarcações cuja construção ou alteração já tenha sido concluída, sem que tenha sido obtida uma licença de construção ou alteração, para atestar que seu projeto encontra-se em conformidade com os requisitos estabelecidos por estas normas.

Licença de Reclassificação - é o documento emitido, para demonstrar que o projeto apresentado encontra-se em conformidade com os requisitos estabelecidos por estas normas para a nova classificação pretendida para a embarcação.

Linha Base - é a linha de arrebentação das ondas ou, no caso de rios, lagos e lagoas, onde se inicia o espelho d´água.

Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo a tripulação.

Marinas - organizações prestadoras de serviços aos navegantes amadores e desportistas náuticos e afins, devidamente regularizadas junto aos órgãos competentes e cadastradas nas CP/DL/AG.

Moto Aquática - embarcação que não possui leme e sua propulsão é gerada por meio de um jato da água ejetado da parte traseira da embarcação.

Normas e Procedimentos para as Capitanias dos Portos (NPCP) e Capitanias Fluviais (NPCF) – são regras específicas estabelecidas pelas Capitanias dos Portos e Capitanias Fluviais, que complementam as Normas da Autoridade Marítima, adequando-as, no que couber, às peculiaridades regionais de suas áreas de jurisdição.

Passageiro - é todo aquele que é transportado pela embarcação sem estar prestando serviço a bordo.

Profissional não Tripulante – todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo.

Proprietário - é a pessoa física ou jurídica em cujo nome a embarcação de esporte e/ou recreio está inscrita numa CP/DL/AG e/ou registrada no Tribunal Marítimo.

Prova de Mar - aquela realizada com a embarcação em movimento para verificação das condições de navegabilidade e funcionamento dos diversos equipamentos, tais como motores de propulsão, geração de energia, bombas, comunicações, iluminação, etc.

Protótipo - é a primeira embarcação de uma "Série de Embarcações" para a qual já tenha sido emitida uma Licença de Construção ou um Documento de Regularização.

Recursos Instrucionais - todo e qualquer recurso indispensável para o exercício das atividades voltadas para a formação de amadores.

Registro - é o cadastramento da embarcação, no Tribunal Marítimo, com a atribuição do número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM).

Série de Embarcações (Embarcações Irmãs) - caracterizada por um conjunto de unidades com características iguais, construídas em um mesmo local, baseadas num mesmo projeto.

Tripulante - todo Amador ou profissional que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação.

Vistoria - ação técnica-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referente à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações.

1.8. ÁREAS SELETIVAS PARA A NAVEGAÇÃO

1.8.1. As embarcações, dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático deverão respeitar os limites impostos para a navegação quando em atividades de esporte e recreio nas proximidades de praias do litoral, canais, lagos, lagoas e rios, a fim de resguardar a integridade física de banhistas e de mergulhadores. A fim de resguardar a integridade física das pessoas que estiverem fazendo uso do ambiente, as embarcações que estiverem sendo utilizadas em atividades de esporte e/ou recreio só podem navegar a partir de cem metros da linha de base (para as que utilizam propulsão a remo ou a vela) ou a partir de duzentos metros da linha de base (para as que utilizam propulsão a motor).

a) Considera-se linha de base:

I) nas praias litorâneas: a linha de arrebentação das ondas; e

II) nos rios, lagos e lagoas, onde se inicia o espelho d'água junto às suas margens.

O trânsito da embarcação entre o seu ponto de entrada/saída d'água e a linha de base, e vice-versa, deve ser realizado perpendicularmente a essa, e com velocidade baixa, abaixo de três nós.

A embarcação pode se aproximar da linha de base para fundeio, caso não haja proibição da autoridade local para isso.

As embarcações empregadas no Serviço de Salvamento de vidas humanas na água, pelos Órgãos competentes, como o Corpo de Bombeiros, estão isentas dessas restrições.

1.8.2. Nos locais onde não se possa aplicar os limites supra citados, os Capitães dos Portos deverão defini-los nas suas respectivas NPCP/NPCF, visando à segurança da navegação e à salvaguarda da vida humana.

1.8.3. As áreas autorizadas pela autoridade municipal/estadual, com anuência do Agente da Autoridade Marítima da área de jurisdição, para a utilização de dispositivos flutuantes,

dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático, quando localizadas nas proximidades de praias do litoral, canais, lagos, lagoas e rios, deverão ser adequadamente delimitadas por boias de demarcação, sob responsabilidade dos proprietários daqueles dispositivos e equipamentos.

1.8.4. Deverá o poder público, estadual ou municipal, delimitar o uso adequado do espelho d'água e águas subjacentes, com a anuência do AAM, nas áreas adjacentes às suas praias e/ou margens de rios, lagos e lagoas, a fim de permitir a sua utilização racional, simultânea e compartilhada por banhistas e embarcações de esporte e/ou recreio, visando a preservação da vida humana e a segurança da navegação.

1.8.5. Em princípio, a extremidade navegável das praias, ou outra área determinada pelo poder público competente, é o local destinado ao lançamento ou recolhimento de embarcações da água ou embarque e desembarque de pessoas ou material, devendo ser perfeitamente delimitada e indicada por sinalização aprovada pela Autoridade Marítima. O fundeio nessa área será permitido apenas pelo tempo mínimo necessário ao embarque ou desembarque de pessoal, material ou para as fainas de recolhimento ou lançamento da embarcação.

1.9. ÁREAS DE SEGURANÇA

1.9.1. a menos de duzentos metros das instalações militares;

1.9.2. áreas próximas às usinas hidrelétricas, termoelétricas e nucleoelétricas, cujos limites serão fixados e divulgados pelas concessionárias responsáveis pelo reservatório de água, em coordenação com o CP/DL/AG da área;

1.9.3. fundeadouros de navios mercantes;

1.9.4. canais de acesso aos portos;

1.9.5. proximidades das instalações do porto;

1.9.6. a menos de 500 metros de unidades estacionárias de produção de petróleo;

1.9.7. áreas especiais nos prazos determinados em Avisos aos Navegantes; e

1.9.8. as áreas adjacentes às praias, reservadas especialmente para os banhistas.

Notas:

1) A área de segurança de unidade estacionária de produção de petróleo compreende a superfície entorno dessa, cujos pontos de sua envoltória distam de quinhentos metros de qualquer parte de sua estrutura.

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

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

4) Não é permitido o tráfego e fundeio de embarcações nas áreas consideradas de segurança citadas neste artigo. No entanto, quando o tráfego de embarcações de esporte e/ou recreio para acessar os locais de guarda das embarcações (marinas, clubes ou entidades

desportivas náuticas) incluírem canais de acesso aos portos e proximidades das instalações dos portos ou outras áreas consideradas de segurança, seu tráfego será regulamentado pelas NPCP/NPCF.

1.10. SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA

1.10.1. A busca e salvamento de vida humana em perigo a bordo de embarcações no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores, obedecem à legislação específica estabelecida pelo Comando de Operações Navais;

1.10.2. Qualquer pessoa, especialmente, o Comandante da embarcação, é obrigada, desde que o possa fazer sem perigo para sua embarcação, tripulantes e passageiros, a socorrer quem estiver em perigo de vida no mar, nos portos ou nas vias navegáveis interiores;

1.10.3. Qualquer pessoa que tomar conhecimento da existência de vida humana em perigo no mar, nos portos ou vias navegáveis interiores, deverá comunicar imediatamente o fato à CP/DL/AG ou Autoridade Naval, mais próxima; e

1.10.4. Nada será devido pela pessoa socorrida, independentemente de sua nacionalidade, posição social e das circunstâncias em que for encontrada.

1.11. ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO DE EMBARCAÇÃO

1.11.1. Quando a embarcação, coisa ou bem em perigo representar um risco de dano a terceiros ou ao meio ambiente, o seu proprietário é o responsável pelas providências necessárias a anular ou minimizar esse risco e, caso o dano se concretize, pelas suas consequências sobre terceiros ou sobre o meio ambiente, sem prejuízo do direito regressivo que lhe possa corresponder;

1.11.2. O Comandante da embarcação deverá tomar todas as medidas possíveis para obter assistência ou salvamento e deverá, juntamente com a tripulação, cooperar integralmente com os salvadores, envidando seus melhores esforços antes e durante as operações de assistência ou salvamento, inclusive para evitar ou reduzir danos a terceiros ou ao meio ambiente;

1.11.3. Caberá ao Comandante da embarcação que estiver prestando socorro a decisão sobre a conveniência e segurança para efetivar o salvamento do material; e

1.11.4. Consta da NORMAM-221/DPC a regulamentação específica das atividades de assistência e salvamento.

1.12. EVENTOS NÁUTICOS

1.12.1. Os organizadores de eventos náuticos, como regatas, competições, passeios, exibições e comemorações públicas deverão observar, no planejamento e programação dos eventos, dentre outras, as regras abaixo mencionadas, com o propósito de assegurar que esses eventos não interfiram na segurança da navegação e na salvaguarda da vida humana:

a) apresentar à CP/DL/AG com antecedência mínima de quinze dias úteis, as informações constantes no anexo 1-D contendo os dados necessários sobre o evento que

pretende realizar. A CP/DL/AG deverá se manifestar em até cinco dias úteis após a solicitação, autorizando, solicitando revisões ou negando a realização do evento;

b) deverá ser planejada e definida a evacuação médica de acidentados, desde a sua retirada da água até a remoção para um local preestabelecido em terra;

c) o responsável pelo evento deverá dispor de uma relação contendo o nome e número de inscrição de todas as embarcações participantes assim como de suas respectivas tripulações, visando possibilitar a eventual identificação de vítimas em caso de acidentes e verificações por parte das equipes de Inspeção Naval. No caso de comemorações públicas de grande envergadura, como procissões marítimas religiosas, caso não seja possível dispor de uma relação completa de embarcações, deverá ser informada a estimativa do total de embarcações;

d) se o evento interferir com o uso de praias, especialmente se realizado a menos de duzentos metros da linha de base, ou se interferir com qualquer área utilizada por banhistas, as autoridades competentes deverão ser alertadas de modo a que possam ser tomadas as providências necessárias para garantir a integridade física dos frequentadores locais. Enquadra-se neste inciso o emprego de embarcações em apoio a esportes náuticos praticados na arrebentação das praias, como no caso do *TOW-IN*. Neste caso o Município, com a anuência do Agente da Autoridade Marítima, poderá autorizar o tráfego de embarcações a menos de duzentos metros da linha base em caráter excepcional;

e) conforme o número de embarcações e pessoas envolvidas, dimensões e condições da área de realização do evento, deverá ser provida uma ou mais embarcações para apoio ao evento, devendo esta(s) embarcação(ões) ser(em) responsável(is) pelo atendimento dos casos de emergência, visando assegurar a integridade física dos participantes. As embarcações de apoio nas regatas oceânicas e transoceânicas serão empregadas na área de largada das embarcações competidoras, sendo facultado ao AAM decidir sobre a necessidade de seu emprego em etapas posteriores;

f) as embarcações de apoio e segurança deverão ser guarnecidas por pessoal devidamente habilitado, podendo ainda ter a bordo dessas embarcações, profissionais não tripulantes com formação específica tais como: médicos, paramédicos, enfermeiros, salva-vidas, etc. Essas embarcações deverão ter classificação compatível com a área em que irão operar e capacidade para rebocar as embarcações apoiadas;

g) as embarcações de apoio, deverão estar claramente identificadas com bandeiras ou adesivos com a palavra “APOIO”, possuir, pelo menos, duas boias circulares ou ferradura, com trinta metros de retinida, cabos de reboque sobressalentes, coletes salva-vidas suplementares, sinalizadores náuticos, equipamento de comunicações em VHF ou HF para contato com equipe de apoio em terra e outros recursos complementares julgados convenientes; e

h) é de inteira responsabilidade do organizador a demarcação e sinalização de todo o percurso em que será realizado o evento.

1.12.2. A participação de menores de dezoito anos em competições que envolvam embarcações motorizadas, ou não motorizadas, está condicionada à apresentação à organização do evento, de autorização formal, com firma reconhecida, dos pais, tutores ou responsáveis legais.

1.12.3. A realização de eventos náuticos ou passeios em grupo com motos aquáticas está condicionada ao cumprimento de requisitos previstos na NORMAM-212/DPC.

Nota:

As Capitanias dos Portos e Fluviais, considerando as condições geográficas, meteorológicas e as especificidades locais das suas áreas de jurisdição, deverão avaliar a adequabilidade da permissão de tais eventos em suas NPCP/NPCF, efetuando as devidas alterações nas Normas sob sua responsabilidade.

1.13. ATIVIDADES COM DISPOSITIVOS FLUTUANTES, DISPOSITIVOS AÉREOS, EQUIPAMENTOS DE ENTRETENIMENTO AQUÁTICO E AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS (RPA)



Dispositivo Flutuante



Dispositivo Aéreo

1.13.1. Regras gerais:

a) Caberá aos órgãos municipais/estaduais competentes as regulações relativas às diversões públicas e comerciais;

b) A utilização de dispositivos flutuantes, dispositivos aéreos e equipamentos de entretenimento aquático nas áreas adjacentes às praias do litoral, canais, lagos, lagoas e rios deverá estar limitada ao estabelecido pela autoridade municipal/estadual, com anuência do Agente da Autoridade Marítima da área de jurisdição. Sua utilização deverá estar limitada ao perímetro estabelecido nas Áreas de Seletivas para a Navegação, discriminadas no artigo 1.8, a fim de que seja preservada a integridade física de banhistas e a segurança da navegação;

c) Os usuários dos referidos dispositivos e equipamentos deverão embarcar e desembarcar das embarcações rebocadoras somente nos cais, atracadores, trapiches e afins que possuam as condições de segurança adequadas. Além disso, o embarque e desembarque é admitido em praias que possuam local a isso destinado, desde que limitado por boias de demarcação, de maneira a se garantir a segurança dos banhistas. Durante o reboque, os condutores das embarcações rebocadoras deverão observar, quando aplicável, as Áreas Seletivas para a Navegação, detalhadas no artigo 1.8.

d) É proibido realizar o reboque de dispositivos flutuantes e aéreos no período entre o pôr e o nascer do sol; e

e) As Capitanias dos Portos e as Capitanias Fluviais poderão estabelecer regras e recomendações adicionais sobre o assunto em suas NPCP/NPCF.

1.13.2. Regras especiais para utilização de dispositivos flutuantes e dispositivos aéreos quando operados em caráter comercial:

a) a embarcação rebocadora não pode estar classificada como de esporte e/ou recreio;

b) a embarcação rebocadora deve, obrigatoriamente:

I) possuir um protetor de hélice, a fim de resguardar a integridade física de banhistas e usuário(s) do dispositivo;

II) ser especialmente adaptada para a instalação do ponto de fixação do cabo de reboque dos dispositivos flutuantes e/ou aéreos, para que sua manobra não fique limitada pelo seu movimento, principalmente por ocasião de guinadas;

III) possuir recursos e facilidades para o recolhimento expedito do(s) usuário(s)/dispositivo quando estiverem na água; e

IV) ser tripulada, no mínimo, por um condutor aquaviário e por um observador. O observador poderá ser um aquaviário ou amador.

c) o condutor será responsável pela segurança da embarcação e do(s) usuário(s) do dispositivo, devendo manter uma distância mínima de obstáculos potencialmente perigosos. O observador é responsável por vigiar o(s) usuário(s) do dispositivo, informando ao condutor quaisquer anormalidades observadas que afetem a sua segurança, assim como a aproximação de outras embarcações pelo setor de través/popa;

d) o condutor da embarcação rebocadora deve manobrá-la com velocidade compatível com a segurança necessária para os banhistas, o(s) usuário(s)/dispositivo e as embarcações em movimento ou fundeadas, sempre levando em consideração os riscos potenciais decorrentes do tráfego aquaviário e das limitações impostas pela geografia do local e pelas condições meteorológicas presentes;

e) o condutor da embarcação rebocadora deve, sempre que possível, manter a distância de banhistas, mergulhadores e embarcações em movimento ou fundeadas maior que aquela correspondente ao comprimento do cabo de reboque;

f) o condutor da embarcação deverá assegurar que o cabo de reboque possui comprimento suficiente para manter os usuários livres da popa da embarcação;

g) é obrigatória a utilização de colete salva-vidas por todos os usuários de dispositivos flutuantes e aéreos;

h) é proibida a manobra de embarcação rebocadora que objetivem arremessar deliberadamente os usuários dos dispositivos flutuantes na água ou o contato físico entre eles, em especial em dispositivos do tipo *banana-boat* e *disc-boat;*

i) transporte de crianças em dispositivos rebocados:

I) é proibido o transporte de crianças com idade inferior a sete (7) anos em dispositivos flutuantes rebocados, do tipo *banana boat* e *disc boat*;

II) crianças com idade igual ou maior do que sete (7) anos e inferior a doze (12) anos podem ser conduzidas nas *bananas boat* e *disc boat* desde que acompanhadas ou autorizadas pelos seus pais ou responsáveis. Será de inteira responsabilidade do condutor e/ou do proprietário da embarcação obter a anuência dos pais ou responsáveis pelo menor;

III) no caso da *banana boat*, a criança deve ter condições de manter-se firme no dispositivo flutuante, apoiando seus pés no local apropriado e as mãos segurando na alça frontal do assento desse dispositivo; e no caso do *disc boat*, manter-se com as mãos firmemente apoiadas nas alças laterais; e

IV) recomenda-se que no caso de transportes de crianças, autorizados por seus pais ou responsáveis, no *banana boat/disc boat*, elas sejam posicionadas entre dois adultos, de modo a manterem-se mais seguras e equilibradas.

1.13.3. Recomendações especiais para utilização de dispositivos flutuantes e dispositivos aéreos quando operados exclusivamente em caráter de esporte e lazer:



Ski Aquático



Wakeboard

Entende-se, nesta situação, a utilização de embarcações rebocando dispositivos flutuantes mais simples, como *ski* aquático, *wakeboard* ou similares em prática esportiva ou de lazer. Para tal, valem as seguintes recomendações:

a) equipar a embarcação rebocadora com protetor de hélice ou empregar embarcação com propulsão de hidrojato, a fim de resguardar a integridade física de banhistas e usuário(s) do dispositivo;

b) a embarcação rebocadora deverá possuir ponto de fixação adequado para o cabo de reboque, para que sua manobra não fique limitada pelo seu movimento, sobretudo por ocasião de guinadas, e seja capaz de efetuar o recolhimento expedito do(s) usuário(s)/dispositivo quando estiverem na água;

c) deve ser tripulada, no mínimo, por um condutor aquaviário ou amador habilitado para a área de navegação onde deseja navegar, sendo este o responsável pela segurança da embarcação e do usuário do dispositivo, e por manter a distância mínima de obstáculos potencialmente perigosos. Recomenda-se que exista um observador a bordo para vigiar o usuário do dispositivo, informando ao condutor quaisquer anormalidades observadas que

afetem a sua segurança, assim como a aproximação de outras embarcações pelo setor de través/popa;

d) o condutor da embarcação rebocadora deve manobrá-la com velocidade compatível com a segurança necessária para os banhistas, para o usuário do dispositivo e para as embarcações em movimento ou fundeadas, sempre levando em consideração os riscos potenciais decorrentes do tráfego aquaviário e das limitações impostas pela geografia do local, bem como pelas condições meteorológicas presentes;

e) o condutor da embarcação rebocadora deverá, sempre que possível, manter a distância de banhistas, mergulhadores e de embarcações em movimento ou fundeadas maior que a correspondente ao comprimento do cabo de reboque;

f) o condutor da embarcação deverá, também, assegurar que o cabo de reboque possui comprimento suficiente para manter os usuários a uma distância segura da popa da embarcação; e

g) será obrigatória a utilização de colete salva-vidas por todos os usuários de dispositivos flutuantes e aéreos.

1.13.4. Regras especiais para o emprego de equipamentos de entretenimento aquático que utilizam dispositivos acoplados.

Dispositivos acoplados como o *jet wave boat* caracterizam-se por operarem acoplados a uma embarcação do tipo moto aquática. Deve ser observado o quadro resumo constante do inciso 1.13.9.

O dispositivo *JET WAVE BOAT* e a moto aquática deverão ser inscritos separadamente, independentemente de estarem acoplados. Quando acoplado à moto aquática, passa a ser embarcação motorizada, enquadrando-se como embarcação miúda ou de médio porte, de acordo com suas características. Nesse sentido, o condutor deverá ter a habilitação de Arrais-Amador e Motonauta.



Jet Wave Boat

1.13.5. Recomendações especiais para o emprego de Pranchas esportivas *Stand-up Paddle*, *Wind Surf*, *Kite Surf*.



Stand-up Paddle



Wind Surf



Kite Surf

Esses equipamentos, apesar de propiciarem a locomoção no meio aquático não se caracterizam como embarcações, em especial no que diz respeito à caracterização dada pelo artigo 2º da Lei nº 9.537/1997 que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário. Seus usuários devem observar as recomendações constantes no quadro contido do inciso 1.13.9.

Recomenda-se aos seus praticantes o uso de coletes salva-vidas, em especial nas áreas A-2, o conhecimento do tráfego aquaviário local e o regime de correntes e ventos de modo a não comprometer a sua segurança. O tráfego em áreas de segurança, tais como canais de acesso aos portos, pode colocar em risco o seu condutor e também as embarcações em tráfego.

1.13.6. Regras especiais para o emprego de caiaques/botes em competições e prática de *rafting*.



Caiaque - rafting

Cumprir as orientações contidas no quadro constante do inciso 1.13.9.

1.13.7. Regras especiais para embarcações a remo empregadas em competições esportivas.



Embarcação a Remo

Cumprir as orientações contidas no quadro constante do inciso 1.13.9.

1.13.8. Regras especiais para o emprego de pranchas motorizadas.



Prancha Motorizada

Observar as orientações contidas no quadro constante do inciso 1.13.9.

Esses equipamentos são conhecidos como *powerski*, *jetboard*, *ou jetsurf*. Operam propulsados por hidrojato, alcançando velocidades significativas, que podem colocar em risco a segurança de banhistas e de outras embarcações. Logo, devem operar além dos duzentos metros da linha base das praias. Recomenda-se o emprego de coletes salva-vidas classe V (em especial nas áreas A-2), o uso de capacetes do tipo *Wakeboard* e a observância dos limites operacionais do equipamento.

1.13.9. Quadro resumo de regras e recomendações para os dispositivos flutuantes rebocados e equipamentos de entretenimento aquático.

O quadro abaixo apresenta as principais especificidades dos equipamentos de entretenimento aquático e principais exigências e recomendações quanto à sua utilização:

NOME	**TIPO**	**INSCRIÇÃO**	**HABILITAÇÃO**	**ÁREA DE NAVEGAÇÃO**	**MATERIAIS**	
					SEGURANÇA	**SALVATAGEM**
SURF	PRANCHA ESPORTIVA	DISPENSADA	DISPENSADA	REGULAMENTADA PELOS ÓRGÃOS PÚBLICOS ESTADUAIS E MUNICIPAIS	FACULTATIVO	FACULTATIVO
WINDSURF		DISPENSADA	DISPENSADA			RECOMENDADO
STAND UP PADLLE		DISPENSADA	DISPENSADA			COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS **(RECOMENDADO)**
KITE SURF		DISPENSADA	DISPENSADA	A PARTIR DE DUZENTOS METROS DA LINHA BASE DA PRAIA	CAPACETE DE WAKE BOARD **(RECOMENDADO)**	COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS (**RECOMENDADO)**
CAIAQUES E BOTES EM ATIVIDADES DE RAFTING	EMBARCAÇÕES MIÚDAS	DISPENSADA	DISPENSADA	FLUVIAL/ CORREDEIRAS	CAPACETE DE WAKE BOARD (**OBRIGATÓRIO)**	COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS (**OBRIGATÓRIO)**
REMO EM ATIVIDADES ESPORTIVAS	EMBARCAÇÕES MIÚDAS	DISPENSADA	DISPENSADA	NAVEGAÇÃO INTERIOR	DISPENSADO	COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS (**RECOMENDADO)**

PARASAIL	DISPOSITIVO AÉREO REBOCADO	DISPENSADA	DISPENSADA	A PARTIR DE DUZENTOS METROS DA LINHA BASE DA PRAIA	CAPACETE DE WAKE BOARD (**RECOMENDADO**)	COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS **(OBRIGATÓRIO)**
ESQUI AQUÁTICO/WAKE BOARD/ KNEE BOARD/ WAKE SURF/ WAKE SKATE/	DISPOSITIVO FLUTUANTE REBOCADO	DISPENSADA	DISPENSADA	A PARTIR DE DUZENTOS METROS DA LINHA BASE DA PRAIA	CAPACETE DE WAKE BOARD (**RECOMENDAD**)	COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS **(OBRIGATÓRIO**)
JET WAVE BOAT	DISPOSITIVO ACOPLADO À MOTOAQUÁTICA	SIM **(ver nota)**	ARRAIS AMADOR + MOTONAUTA	A PARTIR DE DUZENTOS METROS DA LINHA BASE DA PRAIA	QUANDO ACOPLADO À MOTO AQUÁTICA, PASSA A SER EMBARCAÇÃO MOTORIZADA, DEVENDO CUMPRIR AS EXIGÊNCIAS DO art. 4.33 DESTAS NORMAS, ENQUADRANDO-SE COMO EMBARCAÇÃO MIÚDA OU DE MÉDIO PORTE, DE ACORDO COM SUAS CARACTERÍSTICAS	
SCOOTER AQUATICO/ SEABOB	DISPOSITIVO INDEPENDENTE	DISPENSADA	DISPENSADA	A PARTIR DE DUZENTOS METROS DA LINHA BASE DA PRAIA	DISPENSADO	
FLYBOARD	DISPOSITIVOS QUE UTILIZAM HIDROJATO	DISPENSADA	DISPENSADA	A PARTIR DE DUZENTOS METROS DA LINHA BASE DA PRAIA	CAPACETE DE WAKE BOARD E ROUPA DE PROTEÇÃO WETSUIT (**RECOMENDADO**)	COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS **(RECOMENDADO)**
HOVERBOARD		DISPENSADA	DISPENSADA	A PARTIR DE DUZENTOS METROS DA LINHA BASE DA PRAIA	CAPACETE DE WAKE BOARD E ROUPA DE PROTEÇÃO WETSUIT (**RECOMENDADO**)	COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS **(RECOMENDADO)**
JETPACK		DISPENSADA	DISPENSADA	A PARTIR DE DUZENTOS METROS DA LINHA BASE DA PRAIA	CAPACETE DE WAKE BOARD E ROUPA DE PROTEÇÃO WETSUIT **(RECOMENDADO)**	COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS **(RECOMENDADO)**
PRANCHA MOTORIZADA/ JET SURF/ POWER SKI JETBOARD	DISPOSITIVO INDEPENDENTE	DISPENSADA	DISPENSADA	A PARTIR DE DUZENTOS METROS DA LINHA BASE DA PRAIA	DISPENSADO	COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS **(RECOMENDADO)**
BANANA BOAT/ DISC BOAT	DISPOSITIVO REBOCADO	DISPENSADA	DISPENSADA	A PARTIR DE DUZENTOS METROS DA LINHA BASE DA PRAIA	DISPENSADO	COLETE SALVA-VIDAS CLASSE V CONFORME ARTIGO 4.11 DESTAS NORMAS **(OBRIGATÓRIO)**
HIDROAVIÃO	AERONAVE DE ASA FIXA QUE PODE POUSAR NA ÁGUA E DELA DECOLAR,	DISPENSADA	DISPENSADA	ÁREA DE POUSO E DECOLAGEM E ÁREA BALIZADA SERÁ DEFINIDA	VER NOTAS	VER NOTAS

	DISPONDO DE FLUTUADORES NO TREM DE POUSO			NAS NPCP/NPCF		

Nota:

No caso de hidroaviões devem ser cumpridas as normas de segurança, instruções de aviação civil e orientações baixadas pelo Comando da Aeronáutica e ANAC, entre as quais destacam-se a INSTRUÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL IAC- 3513-91 e a ICA 100-12 “REGRAS DO AR E SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO”, de 2013.

Destaca-se que além das disposições prescritas nas instruções acima citadas que se aplicam aos hidroaviões, quando na água, as Regras estabelecidas no Regulamento Internacional para Prevenir Colisões no Mar, preparado pela Conferência Internacional Sobre a Revisão do Regulamento para Prevenir Colisões no Mar (Londres, 1972). Toda aeronave que pousar ou decolar na água deverá, tanto quanto possível, manter distância de segurança de todas as embarcações, evitando interferência na sua navegação. As áreas de pouso e decolagem, bem como as informações complementares para a operação da aeronave na água, constarão de NPCP/NPCF.

1.13.10. Aeronave Remotamente Pilotada (RPA)



Aeronave Remotamente Pilotada

As aeronaves remotamente pilotadas, que compreendem os sistemas de aeronaves remotamente pilotadas e aeronaves totalmente autônomas, se enquadram na definição de “aeronave” presente no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer (Lei nº 7.565/1986) e, portanto, são objeto de regulação e fiscalização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), no caso de operações civis.

A autorização da ANAC é condição necessária, mas não suficiente, para a operação de sistemas de aeronaves civis remotamente pilotadas no Brasil. Também é preciso que o operador obtenha autorização do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e verifique junto à Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) se a sua frequência de controle é segura.

As competências da ANAC e do DECEA são complementares e, portanto, ambas as autorizações são necessárias para a operação de aeronaves civis remotamente pilotadas no Brasil.

As embarcações que desejam utilizar o RPA deverão seguir as normas e regulamentos da ANAC, do DCEA e da ANATEL.

Não é permitida a sua utilização em embarcações/plataformas que tenham helideques, simultaneamente com as operações de pouso e decolagem de helicópteros, exceção se daria nos casos de emprego de RPA em área interna das embarcações/plataformas, como tanques, reservatórios e espaços confinados, ou para inspeções estruturais, em caráter excepcional, que envolvam aspectos de segurança das mesmas, quando deve haver uma coordenação com a tripulação do helicóptero e sem possibilidade de interferência mútua.

O descumprimento dessa regra está passível de autuação por parte da Autoridade competente.

1.14. OPERAÇÃO DE MERGULHO AMADOR

Toda embarcação impossibilitada de manobrar em apoio à atividade de mergulho Amador, no período diurno, deverá exibir a bandeira "Alfa", que significa: "tenho mergulhador na água, mantenha-se afastado e a baixa velocidade". Esta bandeira poderá ser içada em conjunto com a bandeira vermelha com faixa transversal branca, específica da atividade de mergulho amador. A bandeira deverá ser colocada na embarcação de apoio na altura mínima de um metro, devendo ser tomadas precauções a fim de assegurar sua visibilidade em todos os setores.



Bandeira Alfa e Bandeira de Mergulho
Significado: "Tenho mergulhador na água. Mantenha-se afastado e em baixa velocidade!"

1.15. ALUGUEL DE EMBARCAÇÕES (*CHARTER*)

1.15.1. O aluguel de embarcações de esporte e/ou recreio só é admitido com a finalidade exclusiva de recreação ou para a prática de esportes pelo locatário;

1.15.2. O locatário poderá contratar o aluguel das embarcações das seguintes formas:

a) sem tripulação:

I) somente para locatário possuidor de habilitação compatível com a área de navegação onde se desenvolverá a singradura. Os estrangeiros não residentes no Brasil deverão observar as orientações contidas no artigo 1.16 destas normas; e

b) com tripulação:

I) a tripulação deverá possuir habilitação (de amador ou de aquaviário) compatível com a área de navegação da embarcação.

1.15.3. O locatário da embarcação de esporte e/ou recreio não poderá:

a) utilizá-la fora da finalidade citada na alínea a) acima;

b) realizar a sua sublocação para terceiros, mesmo para a finalidade citada na alínea a; e

c) utilizá-la em atividade comercial de qualquer natureza (transporte de passageiros e/ou carga, prestação de serviços etc);

1.15.4. Deverão ser fornecidas, ao locatário, instruções impressas sobre procedimentos de segurança, contendo as seguintes orientações básicas, além de outras que forem julgadas necessárias:

a) área em que o usuário poderá navegar, delimitada por balizamento náutico ou pontos de referência;

b) cuidados na navegação;

c) cuidados com banhistas;

d) uso do colete salva-vidas apropriado; e

e) uso dos demais equipamentos de segurança;

1.15.5. A autorização para funcionamento de empresas de aluguel de embarcações de esporte e/ou recreio é atribuição dos órgãos competentes municipais ou estaduais que autorizam essa atividade comercial nas suas respectivas competências; e

1.15.6. Modalidades do aluguel:

Para o aluguel entre pessoas físicas vale o prescrito nos incisos 1.15.1 a 1.15.4, em especial que o aluguel só é admitido com a finalidade exclusiva de recreação ou para a prática de esportes pelo locatário. Entre as partes pode vigorar um contrato de aluguel ou instrumento legal similar.

Nota: Embarcações do tipo Escuna, saveiro e similares, catamarã e trimarã, com capacidade de transportar mais de 12 passageiros, não poderão ser classificadas como embarcações de esporte e/ou recreio, e assim não poderão ser enquadradas na modalidade *CHARTER*. Estas embarcações somente poderão ser classificadas para atividade de esporte e/ou recreio desde que destinadas ao uso próprio ou familiar, sendo vedado o seu emprego em atividades comerciais. No campo de observações do Título de Inscrição de Embarcações (TIE) essa informação será consignada.

1.16. EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS DE ESPORTE E/OU RECREIO

As embarcações estrangeiras de esporte e/ou recreio (EEER), em trânsito nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), estão sujeitas à fiscalização prevista na legislação vigente, nas normas decorrentes e nas convenções internacionais promulgadas no Brasil, devendo cumprir os seguintes procedimentos:

1.16.1. Na entrada em AJB

a) Por ocasião da primeira escala nacional, nenhum tripulante/pessoa ou objeto embarcará ou desembarcará antes da visita ou manifestação das Autoridades anuentes (Ex: a Autoridade de Saúde dos Portos, a Polícia Federal, a Receita Federal, etc);

b) A Declaração de Entrada/Saída tem o propósito de autorizar a entrada/saída da EEER em AJB, por meio de visto de entrada/visto de saída da CP/DL/AG da jurisdição onde a

embarcação aportou. Tal documento deve ser apresentado em até 24 horas após a entrada. A CP/DL/AG que deu o visto de entrada informará os demais Agentes da Autoridade Marítima envolvidos, monitorará a permanência da embarcação estrangeira em AJB e deverá ser comunicada da saída do país pela CP/DL/AG que assinou o visto de saída da AJB;

c) A fim de obter a Declaração de Entrada junto à Capitania, Delegacia ou Agência (CP/DL/AG), a embarcação deverá apresentar a Declaração de Entrada/Saída (anexo 1-A), anexando cópia dos vistos de liberação das Autoridades anuentes e do documento que autoriza o tempo de permanência emitido pela Receita Federal. A apresentação da Declaração deverá ser realizada pessoalmente pelo Comandante, ou através de representante de Clube Náutico ou Marina;

d) Na Declaração constarão os planos do navegador, quais sejam, sua intenção de movimentação, portos onde pretende visitar, tempo de permanência nos mesmos e o último porto a ser visitado; e

e) O Comandante da embarcação deverá estar preparado para receber a visita de um inspetor naval, dentro do prazo de até 48 horas, após a apresentação da Declaração de Entrada, para a verificação das informações declaradas.

1.16.2. Durante a permanência nas AJB

a) O tempo de permanência da EEER em AJB será definido pela Receita Federal; e

b) Caso sejam necessárias alterações nas movimentações, após obtido o visto de entrada da CP/DL/AG, o Comandante, ou representante da marina ou clube náutico a qual a embarcação estiver associada, deverá comunicar à CP/DL/AG em cuja jurisdição estiver ou for aportar, com antecedência mínima de 24 horas, a sua cinemática pretendida. A CP/DL/AG envolvida deverá comunicar por mensagem a movimentação da EEER à CP/DL/AG de destino e à CP/DL/AG que deu o visto de entrada da EEER nas AJB, quando cabível.

1.16.3. Para a saída das AJB

a) A saída da EEER das AJB deverá ser comunicada à CP/DL/AG, com antecedência mínima de 24 horas, mediante reapresentação da Declaração de Entrada/Saída, para obtenção do visto de saída das AJB. Após aposição do respectivo visto, a CP/DL/AG que autorizou a saída comunicará à CP/DL/AG que deu o visto de entrada da EEER nas AJB;

b) O recebimento do visto de saída da CP/DL/AG, na Declaração de Entrada/Saída de EEER, está condicionado à apresentação do passe de saída, expedido pela Polícia Federal, e a liberação da Receita Federal; e

c) os Formulários de Declaração de Entrada/Saída deverão ser arquivados, pela CP/DL/AG, durante doze meses, para eventuais necessidades das atividades SAR e demais controles federais.

Notas:

- Sempre que uma CP/DL/AG tiver conhecimento da permanência, no País, de EEER sem o visto de permanência, ou após o término da validade do visto, deverá comunicar o fato, imediatamente, por escrito, à Autoridade Sanitária local, Polícia Federal e Receita Federal, mantendo o ComDN informado.

CAPÍTULO 2

INSCRIÇÃO, REGISTRO, MARCAÇÕES E NOMES DE EMBARCAÇÕES

2.1. PROPÓSITO

Este capítulo estabelece os procedimentos a serem adotado em qualquer CP/DL/AG para inscrição e/ou registro de embarcações, cancelamento de inscrição e/ou registro, transferência de propriedade, transferência de jurisdição, registro e cancelamento de ônus, marcações e aprovação de nomes de embarcações.

SEÇÃO I
INSCRIÇÃO E REGISTRO DA EMBARCAÇÃO

2.2. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração da Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997, até a sua quitação.

2.2.1. Obrigatoriedade de Inscrição e/ou Registro

As embarcações brasileiras de esporte e/ou recreio estão sujeitas à inscrição em qualquer CP/DL/AG, devendo, por exigência legal, serem registradas no Tribunal Marítimo (TM) sempre que sua Arqueação Bruta (AB) exceder a 100. Os documentos que comprovam a regularização da inscrição ou registro de uma embarcação perante a Autoridade Marítima Brasileira são: Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM) para as embarcações registradas, ou seja, com AB maior que 100, e o Título de Inscrição de Embarcação (TIE) para as demais, apenas inscritas. Esses documentos originais são de porte obrigatório a bordo da embarcação. Os documentos em formato digital, conforme constantes do portal do Governo Brasileiro, possuem igual validade.

2.2.2. Dispensa de Inscrição e/ou Registro

Estão dispensadas de inscrição:

a) os dispositivos flutuantes, sem propulsão, destinados a serem rebocados, do tipo *banana-boat*, com até 10 (dez) metros de comprimento;

b) as estruturas flutuantes, adequadamente fixadas, que, dentre outras finalidades, sirvam de apoio para atracação/desatracação de embarcações, embarque e desembarque de passageiros, ou ainda aquela interligando uma estrutura em terra à uma embarcação;

c) as embarcações a remo com comprimento até 12 metros, as canoas havaianas e “skiffs”;

d) as embarcações miúdas sem propulsão a motor; e

e) as embarcações miúdas cuja propulsão principal seja a remo ou a vela e que utilizem motores até 5HP.

2.2.3. Aplicação de Normas às Embarcações Dispensadas de Inscrição

As embarcações e os dispositivos flutuantes dispensados de inscrição continuam sujeitos às normas previstas na legislação em vigor e à jurisdição do TM.

2.2.4. Documentos comprobatórios

a) Procuração

O texto da procuração deverá conter a qualificação do outorgante e do outorgado, a indicação do local e data em que ela foi elaborada, além da descrição do objetivo da outorga, bem como da extensão dos poderes conferidos, podendo ser em caráter geral ou específico. Essa procuração deverá conter o reconhecimento da firma do outorgante por semelhança. Caso seja apresentada digitalmente, deverá conter assinatura eletrônica avançada, ou seja, o usuário deve possuir categoria prata ou ouro na conta Gov.br.

Também será aceito processo no qual o procurador outorgado represente ambas as partes, ou seja, vendedor e comprador, caso as procurações se enquadrem nas alíneas acima citadas.

Quanto ao Substabelecimento:

I) Precisa estar previsto na procuração emitida pelo Outorgado;

II) Quando se outorgue mandato por instrumento público, pode substabelecer-se mediante instrumento particular; e

III) Não deverá conter mais poderes que os delegados na procuração outorgada pelo proprietário da embarcação.

b) Assinatura eletrônica

Os processos de embarcação com apresentação de assinaturas digitais/eletrônicas poderão ser aceitos no formato físico desde que exista uma chave de acesso a fim de constatar a veracidade/rastreabilidade do documento.

De acordo com o Instituto Nacional de Tecnologia da Informação- ITI, atualmente existem dois tipos de assinaturas eletrônicas:

I) Assinatura eletrônica qualificada: conhecida como assinatura eletrônica é uma modalidade de assinatura eletrônica equivalente à assinatura de próprio punho, que comprova a autoria e a integridade de um documento digital. Gerada a partir do uso do Certificado Digital ICP- Brasil (nos termos do § 1º do art. 10 da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001), a assinatura eletrônica possui pleno valor jurídico garantido pela legislação brasileira, o que confere equivalência funcional a uma assinatura manuscrita.

O artigo 4º, inciso III do Decreto nº 10.543/2020 (dispõe sobre o uso de assinaturas eletrônicas na administração pública federal) determina que o nível mínimo de segurança para os negócios jurídicos que implicam na transferência de propriedade de bens imóveis é a Assinatura Eletrônica Qualificada, gerada pelo Certificado Digital ICP-Brasil. Este tipo de assinatura tem o mesmo efeito que o reconhecimento por autenticidade; e

II) Assinatura eletrônica avançada: é a assinatura eletrônica provida por meio do portal gov.br, a partir da Lei nº 14.063/20, que regula o tipo de assinatura a ser utilizado nas relações entre o cidadão e os serviços públicos. Todo cidadão tem acesso a essa modalidade

de assinatura, desde que se qualifique no modelo de autenticação existente no portal, de modo que quando a qualificação é prata ou ouro, pode-se ter acesso ao serviço de assinatura disponível em **https://assinador.iti.br**. Este tipo de assinatura tem o mesmo efeito que o reconhecimento por semelhança.

Notas:

1) Para o caso específico de transferência de propriedade não poderá ser aceita a assinatura eletrônica emitida pelo gov.br, por impedimento legal.

2) Assinatura eletrônica qualificada (Mercosul): baseada em certificados digitais emitidos pelas Infraestruturas de Chaves Públicas dos países do Mercosul (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai). É amparado técnica e legalmente pelo Acordo de Reconhecimento Mútuo de Certificados de Assinaturas Digitais, assinado pelos integrantes do bloco em dezembro de 2019.

c) Comprovação de residência

A comprovação de residência poderá ser realizada por meio da apresentação dos seguintes documentos, de acordo com a Lei nº 6.629, de 16 de abril de 1979:

I) contrato de locação em que figure como locatário; ou

II) conta de luz, água, gás ou telefone (fixo ou celular), preferencialmente com CEP, a vencer ou com data de vencimento ocorrido há, até, 120 dias.

Em caso de pessoa jurídica, apresentar conta de água, luz, gás, IPTU, telefone fixo ou Contrato Social.

Se o interessado for menor de 21 anos, poderá ser apresentada comprovação de residência do pai ou responsável legal.

As comprovações de residência obtidas pela internet e impressas podem ser aceitas, na impossibilidade de apresentação do original físico entregue pelas prestadoras de serviços.

Caso o interessado não tenha como comprovar endereço, ele poderá apresentar uma Declaração de Residência, assinada pelo próprio ou por procurador bastante, conforme prescrito na Lei nº 7.115, de 29 de agosto de 1983. Esta declaração presume-se verdadeira sob as penas da lei. O modelo de Declaração de Residência encontra-se no anexo 2-G.

d) Documento Oficial de Identificação - tem fé pública, validade em todo o território nacional e constitui documento de identidade válido para todos os fins legais.

Em conformidade com o Decreto nº 10.977, de 23 de fevereiro de 2022, a validade da Carteira de Identidade será estabelecida de acordo com a idade do titular no momento da expedição do documento:

- de cinco anos, para pessoas com idade de zero a onze anos;

- de dez anos, para pessoas com idade de doze anos completos a cinquenta e nove anos; e

- indeterminada, para pessoas com idade a partir de sessenta anos.

e) Carteira Nacional de Habilitação (CNH) - a CNH vencida pode ser usada como documento de identificação.

Nota:

- Se o proprietário for menor de 18 anos poderá, na condição de emancipado, regularizar qualquer embarcação em seu nome junto a Autoridade Marítima.

- A documentação apresentada permanecerá na CP/DL/AG na qual o processo foi protocolado. Os processos existentes na OM de origem não serão necessários tramitar para a nova jurisdição.

2.3. LOCAL DE INSCRIÇÃO

2.3.1. Domicílio do proprietário

A inscrição e/ou o registro de embarcações poderão ser requeridos pelo proprietário ou por seu representante legal em qualquer CP/DL/AG, independentemente do domicílio do proprietário ou do local de operação.

A CP/DL/AG que receber o requerimento de inscrição e/ou registro emitirá o Título de Inscrição de Embarcação (TIE) em nome da CP/DL/AG em cuja jurisdição for domiciliado o proprietário ou onde a embarcação for operar.

Considera-se como área de operação da embarcação o seu Porto de Permanência, que poderá ser marina, clube náutico, condomínio e outros.

2.4. PRAZO DE INSCRIÇÃO E REGISTRO

Os pedidos de inscrição e/ou registro para as embarcações com AB maior que 100 deverão ser efetuados em qualquer CP/DL/AG. Conforme previsto na Lei nº 7.652/88, alterada pela Lei nº 9774/98 (Lei de Registro de Propriedade Marítima), no prazo máximo para registro de embarcações com AB maior que 100 é de 15 dias contados da data:

I) do termo de entrega pelo construtor, quando construída no Brasil;

II) de aquisição da embarcação ou, no caso de promessa de compra e venda, do direito e ação; ou

III) de sua chegada ao porto onde será inscrita e/ou registrada, quando adquirida ou construída no exterior.

A inscrição de embarcações com comprimento menor que 24 metros e com AB menor ou igual a 100 poderá ser realizada em qualquer CP/DL/AG em um prazo máximo de 60 dias a partir da data da aquisição.

O Título de Inscrição de Embarcação (TIE) será expedido na jurisdição solicitada pelo requerente.

Se por algum motivo o TIE não puder ser expedido dentro do prazo de 30 dias após a emissão do protocolo da CP/DL/AG, a embarcação poderá trafegar com a via do BADE/BSADE junto do protocolo durante esse período de 30 dias, prorrogáveis por mais 30 dias, desde que não possua exigências que comprometam a segurança da navegação.

2.5. PROCEDIMENTOS PARA INSCRIÇÃO E REGISTRO

A critério do Capitão dos Portos, Delegado ou Agente, poderá ser realizada uma inspeção na embarcação pela CP/DL/AG mais próxima do local onde se encontra a embarcação, antes da realização de sua inscrição, de forma a verificar a veracidade das características constantes no BADE ou BSADE, conforme o caso. Nos casos específicos de processos de inscrição inicial, onde é apresentada uma Declaração de Propriedade, dever[a ser realizada uma inspeção na embarcação pela CP/DL/AG mais próxima do local onde se encontra a embarcação.

A Diretoria de Portos e Costas tem como diretriz facilitar o acesso dos usuários aos serviços prestados pelas Capitanias, Delegacias e Agências em todo o território nacional. Nesse propósito, consolidou em um único modelo os Títulos de Inscrição de Embarcação (TIE) e os Títulos de Inscrição de Embarcação Miúda (TIEM), que passaram a ser denominados apenas de Título de Inscrição de Embarcação (TIE). Esse novo documento será aplicável a todas embarcações, independentemente do porte. Passará ser disponibilizado no aplicativo governamental “gov.br” para as novas embarcações inscritas e para aquelas que realizarem a renovação dos seus títulos de inscrição.

Como parte do programa de transformação digital dos serviços controlados pela Diretoria de Portos e Costas foi estabelecido contrato com o Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO) para a emissão do Título de Inscrição de Embarcação (TIE). Esse documento será emitido por intermédio do aplicativo governamental “Gov.br” e também poderá ser impresso em papel comum pelos cidadãos, após autenticação na conta “gov.br”. A segurança do documento será garantida por meio da impressão de um QR Code criptografado que poderá ser validado com a utilização do aplicativo VIO. Os cidadãos que não possuem conta no “gov.br” poderão efetuar a retirada do documento de inscrição da embarcação nas CP/DL/AG.

O TIE apresentado em papel comum ou emitido por meio do aplicativo “Gov.br” (TIE digital) será válido.

No caso de TIE digital, com o recurso QR Code, é de responsabilidade do proprietário ou condutor da embarcação portar seu telefone celular de forma que, no caso de uma Inspeção Naval, seja possível o acesso aos dados do referido documento. O TIE digital poderá, ainda, ser impresso. Contudo, a impressão deve estar legível, de forma permitir a leitura do QR Code pela equipe de Inspeção Naval. Nestas condições, o condutor poderá portar na embarcação apenas o QR Code do respectivo TIE digital.

Com o propósito de evitar que os proprietários de embarcações fiquem impedidos de usar as embarcações recém adquiridas e ainda não inscritas, o proprietário desde que habilitado, está autorizado a navegar portando a respectiva nota fiscal da embarcação por um período máximo de 60 dias a partir da data de emissão da Nota Fiscal.

A documentação apresentada permanecerá na CP/DL/AG na qual a embarcação for inscrita.

destinado ao número do motor deverá ser preenchido com a seguinte expressão: “POTMAX 50HP”. Essa expressão também deverá ser lançada no referido campo do SISGEMB. A potência do motor deverá ser sempre lançada nos campos específicos do BADE, do BSADE e do SISGEMB.

b) Nos demais casos, ou quando o proprietário assim o desejar, os motores deverão ser cadastrados por ocasião da inscrição, transferência de propriedade e transferência de jurisdição de uma embarcação, mediante a apresentação da respectiva prova de propriedade, conforme previsto no artigo 2.8.

2.6. SEGURO OBRIGATÓRIO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR EMBARCAÇÕES OU POR SUAS CARGAS (DPEM)

O Seguro DPEM, implementado pela Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, estabelece que a Marinha do Brasil tem como atribuição, apenas exigir a apresentação do comprovante de pagamento do respectivo seguro, para que os serviços de regularização de embarcações possam ser realizados junto a uma Capitania, Delegacia ou Agência.

Caso haja quaisquer dúvidas ou questionamentos sobre esse assunto, o interessado deverá encaminhar à(s) seguradora(s) que o estiverem comercializando na ocasião.

2.6.1 Estão obrigados a contratar o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga (DPEM) todos os proprietários ou armadores de embarcações nacionais ou estrangeiras sujeitas à inscrição e/ou registro nas CP/DL/AG.

2.6.2 Os procedimentos descritos abaixo devem ser adotados para o seguro DPEM:

a) Embarcações ainda não Inscritas e/ou Registradas

Para o pagamento do seguro o proprietário, ou seu representante legal, deverá dirigir-se a uma CP/DL/AG e proceder conforme discriminado no artigo 2.5, quando será entregue um protocolo onde constarão os seguintes dados da embarcação:

I) Nome da embarcação;

II) Nome do proprietário ou armador;

III) Número de tripulantes;

IV) Lotação máxima de passageiros; e

V) Classificação da embarcação.

De posse desse protocolo, o interessado efetuará o seguro de sua embarcação em um órgão segurador competente.

b) Embarcações Inscritas e/ou Registradas

O proprietário, ou seu representante legal, deverá dirigir-se a um órgão segurador competente, de posse do TIE ou da PRPM, conforme o caso, e efetuar o seguro.

c) Embarcações não sujeitas à inscrição e/ou registro

O seguro DPEM é obrigatório somente para as embarcações sujeitas à inscrição ou registro nas CP/DL/AG. Entretanto, caso o proprietário de embarcação não sujeita à inscrição ou registro, ou seu representante legal, desejar contratar o seguro, deverá proceder conforme discriminado no artigo 2.5 e inscrever a embarcação. Nessa ocasião, o interessado receberá um protocolo contendo os dados citados na alínea a) acima. De posse desse protocolo, o proprietário ou representante legal poderá se dirigir a um órgão segurador e contratar o referido seguro.

Em casos de transferência de propriedade, em que já exista o seguro em nome do proprietário anterior, não é necessária a transferência de titularidade do seguro, a alteração do proprietário somente será realizada na renovação do bilhete.

2.7. RENOVAÇÃO DO TIE OU DA PRPM / SEGUNDA VIA DA PRPM

Todas as embarcações deverão proceder à renovação do TIE. As embarcações que ainda possuírem seus TIE onde não conste a respectiva data de validade deverão ser recadastradas, quando será emitido um novo documento pelo SISGEMB com validade de cinco anos.

Caso a embarcação seja empregada em mar aberto, deverá ser aposto no campo observação do Requerimento, no Termo de Responsabilidade de Construção/Alteração e também no BADE/BSADE se Costeira ou Oceânica.

O proprietário ou seu preposto legal poderá comparecer em qualquer CP/DL/AG, sessenta dias antes do término da validade do TIE, com a seguinte documentação:

a) Requerimento do interessado de acordo com o anexo 2-C. No requerimento deverá ser marcado o motivo da solicitação e se houve alterações com relação ao proprietário e/ou das características da embarcação. Caso tenham ocorrido alterações nos dados cadastrais do proprietário, deverão ser apresentados os documentos comprobatórios pertinentes;

b) Comprovante de residência conforme inciso 2.2.4;

c) Para os casos em que tenha ocorrido alteração das características da embarcação, o proprietário deverá apresentar novo BADE/BSADE preenchido;

d) Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em CD. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação;

e) Documento oficial de identificação com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples para ambos os documentos);

f) TIE. Caso tenha se extraviado, apresentar a Declaração de Perda/Extravio, conforme o anexo 2-H. Caso o TIE seja no formato digital, deverá ser anexada uma cópia impressa com o respectivo QR Code;

g) Comprovante de pagamento da GRU, referente ao serviço de renovação ou 2ª via do TIE/PRPM, exceto quando se tratar de embarcações de órgãos públicos;

h) Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga - DPEM por meio da apresentação do bilhete (cópia simples) ; e

i) Se os pedidos de renovação ou de 2ª via forem protocolados por terceiros, este deverá apresentar Procuração e documento oficial de identificação do outorgado, com foto.

Notas:

1) No caso de perda, roubo ou extravio da PRPM o proprietário deverá requerer a segunda via ao órgão onde a embarcação estiver inscrita. Para isso, deverá apresentar

aqueles não residentes nem domiciliados no País, de acordo com a Lei nº 7.652/88, alterada pela Lei nº 9.774/98.

2.10. CANCELAMENTO DE INSCRIÇÃO E/OU REGISTRO

2.10.1. Cancelamento do Registro

a) O cancelamento do registro de embarcações será determinado *ex-officio* pelo Tribunal Marítimo ou a pedido do proprietário e deverá ocorrer antes do cancelamento da inscrição.

I) O cancelamento *ex officio* ocorrerá quando:

- provado ter sido o registro feito mediante declaração, documentos ou atos inquiridos de dolo, fraude ou simulação; ou
- determinado por sentença judicial transitada em julgado.

II) O cancelamento por solicitação do proprietário ocorrerá no prazo máximo de 2 meses a partir da data dos seguintes eventos:

- a embarcação deixar de pertencer a qualquer das pessoas caracterizadas no artigo 2.9;
- a embarcação tiver que ser desmanchada;
- a embarcação perecer ou, estando em viagem, dela não houver notícia por mais de 6 meses;
- a embarcação for confiscada ou apresada por governo estrangeiro; no último caso, se considerada boa presa;
- extinto o gravame que provocou o registro da embarcação; ou
- deixar de arvorar bandeira brasileira.

b) O cancelamento do registro da embarcação também poderá ser solicitado pelo proprietário, no caso de alteração da legislação pertinente, a qual desobrigue embarcações de determinadas características a serem registradas no Tribunal Marítimo (TM). Neste caso, o interessado deverá requerer o cancelamento do registro da embarcação, em qualquer CP/DL/AG , apresentando a documentação conforme descrita no sítio do TM na internet: https://www.marinha.mil.br/tm/?q=documentos_reb no link “documentos cancelamento do registro de propriedade marítima”. Somente poderá ser cancelado registro de embarcação que não esteja onerada.

Após análise da documentação por parte da CP/DL/AG, o solicitante deverá retirar o requerimento carimbado e proceder a digitalização para encaminhamento ao TM pelo Sistema Eletrônico de Informações (SEI-TM).

2.10.2. Cancelamento da Inscrição

a) O cancelamento da inscrição de embarcação ocorrerá, obrigatoriamente, quando:

I) a embarcação deixar de pertencer a qualquer das pessoas caracterizadas no artigo 2.9;

II) houver naufragado;

III) for desmontada para sucata;

IV) for abandonada;

V) tiver seu paradeiro ignorado por mais de dois anos;

VI) tiver o registro anulado;

VII) provado ter sido a inscrição feita mediante declaração, documentos ou atos inquiridos de dolo, fraude ou simulação;

VIII) determinado por sentença judicial transitada em julgado; ou

IX) deixar de arvorar a bandeira brasileira.

b) O pedido de cancelamento de inscrição é obrigatório, devendo ser solicitado em qualquer CP/DL/AG pelo proprietário ou seu representante legal dentro de um prazo de quinze dias contados da data em que foi verificada a circunstância determinante do cancelamento. Caso o pedido de cancelamento não tenha sido feito e o endereço do proprietário seja desconhecido, a CP/DL/AG onde a embarcação estiver inscrita fará publicar e afixar edital para que seja cumprido o estabelecido nesta subalínea.

A documentação necessária para solicitar o cancelamento de inscrição é a seguinte:

I) Requerimento do interessado de acordo com o anexo 2-C, informando o motivo de cancelamento;

II) Documentos que comprovem uma das situações de cancelamento de inscrição previstas na alínea a) do inciso 2.10.2;

III) TIE. Caso tenha se extraviado, apresentar a Declaração de Perda/Extravio, conforme o anexo 2-H. Caso o TIE seja no formato digital, deverá ser anexada uma cópia impressa com o respectivo QR Code;

IV) Documento oficial de identificação com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples); e

V) Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga - DPEM , por meio da apresentação do bilhete (cópia simples), exceto em caso de desmanche.

c) Depois de cancelada a inscrição, a embarcação só poderá navegar mediante requerimento para revalidar a inscrição cancelada, pagamento de multas, se houver, apresentação dos documentos julgados necessários e realização de vistoria (quando aplicável).

d) As embarcações sujeitas a vistorias e com paradeiro ignorado por mais de três anos terão suas inscrições canceladas e tal informação deverá ser registrada no campo “histórico” do SISGEMB.

2.11. TRANSFERÊNCIAS

2.11.1. Transferência de propriedade de embarcações apenas inscritas nas CP/DL/AG.

A transferência da propriedade deverá ser requerida pelo novo adquirente, de acordo com o modelo de requerimento do anexo 2-C, todas as vezes que ocorrer mudança de proprietário, dentro do prazo de sessenta dias para as embarcações inscritas nas CP/DL/AG.

Se a embarcação tiver seu TIE emitido em formato digital pelo aplicativo "Gov.br" ou ainda emitido no formulário antigo, onde não consta a data de validade, o proprietário deverá preencher a Autorização de Transferência de Propriedade, constante do anexo 2-L, onde as assinaturas do comprador e do vendedor deverão ter reconhecimento por autenticidade (caso a assinatura seja eletrônica, vide alínea b do inciso 2.2.4).

Com o propósito de evitar a incidência de multas sobre o proprietário anterior, recomenda-se que este informe a venda da embarcação em qualquer CP/DL/AG. Para isso, deverá apresentar a Comunicação de Transferência de Propriedade, conforme o modelo constante do anexo 2-I e anexar cópia da Autorização de Transferência de Propriedade.

Tanto a alienação fiduciária como a compra e venda com reserva de domínio visam a transferência da posse direta da embarcação para quem a adquiriu. Porém, existem diferenças importantes:

I) Alienação fiduciária - a venda é feita para uma entidade financeira (credora fiduciária) com condição resolutiva, ou seja, somente o pagamento do financiamento, e a respectiva baixa da alienação, consolida a propriedade no possuidor direto (fiduciante). Ou seja, há a presença indispensável de um financiador; e

II) Reserva de domínio - a posse direta da embarcação já é transferida, podendo ser suspensa, caso o comprador não realize o pagamento nas condições acordadas. Ou seja, pode ser feita diretamente entre comprador e vendedor.

Notas:

1 - Nos dois casos acima é realizada a transferência de propriedade para o adquirente/requerente, observando apenas a diferença principal que na Alienação Fiduciária é realizada a transferência de propriedade, no SISGEMB, para o financiador antes de transferir para o fiduciante; e

2 - Os lançamentos supracitados no SISGEMB são realizados tanto no campo Histórico quanto no campo Observações do TIE.

Para a transferência de propriedade das embarcações o adquirente deverá anexar ao requerimento, de acordo com o anexo 2-C os seguintes documentos:

a) TIE. Caso tenha se extraviado, apresentar a Declaração de Perda/Extravio, conforme o anexo 2-H. Caso o TIE seja no formato digital, deverá ser anexada uma cópia impressa com o respectivo QR Code;

b) Autorização de Transferência de Propriedade conforme anexo 2-L, com reconhecimento por autenticidade (caso a assinatura seja eletrônica, vide alínea b) do inciso 2.2.4) das firmas do comprador e vendedor. Caso o TIE seja no formato digital, deverá ser anexada uma cópia impressa com o respectivo QR Code.;

c) Certificado de Segurança da Navegação (CSN), apenas para embarcações de grande porte (exceto quando não aplicável);

d) BADE/BSADE;

e) Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado (quando aplicável);

f) Comprovante de residência de acordo com o inciso 2.3.2;

g) Documento oficial de identificação (passaporte para estrangeiros) com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples);

h) Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em CD. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação;

i) Comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU), referente ao serviço de transferência de propriedade, conforme tabela de indenização disponível no site da DPC; e

k) Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga-DPEM, por meio da apresentação do bilhete (cópia simples).

Notas:

1) A mudança de propriedade não acarreta nova inscrição.

2) Nos casos de solicitação de transferências de propriedade sucessivas para as embarcações apenas inscritas e que não tenham sido efetuadas nas CP/DL/AG, consequentemente sem o devido registro no SISGEMB, os seguintes requisitos deverão ser cumpridos:

I) apresentar todas as transações anteriores, devidamente documentadas, registradas em Cartório Marítimo apenas nos estados onde houver tal exigência, contendo o reconhecimento das assinaturas por autenticidade (caso a assinatura seja eletrônica, vide alínea b) do inciso 2.2.4) do vendedor e do comprador;

II) cada uma das transferências de propriedade deverá ser registrada no SISGEMB, de modo que conste completamente a sucessão, conforme apresentada, com a qualificação de cada um dos proprietários e o período em que cada um teve a posse da embarcação, até o proprietário atual, de modo a permitir a rastreabilidade da linha sucessória dos proprietários; e

III) Toda a sucessão acima descrita deverá ser registrada no campo histórico da embarcação no SISGEMB, com datas e a descrição da motivação da solicitação de regularização da embarcação.

3) Quando ocorrer a transferência de propriedade entre o proprietário e o co-proprietário ou a retirada de vínculo de um ou mais proprietários sobre a mesma embarcação, esta condição é considerada como vínculo.

2.11.2. Transferência de jurisdição de embarcações inscritas na CP/DL/AG.

A transferência de jurisdição ocorre quando o proprietário ou seu representante legal for residir em jurisdição de uma CP/DL/AG diferente da OM de inscrição ou houver mudança de local da operação da embarcação. A mudança de jurisdição de embarcações não acarreta

nova inscrição. Nesse caso, a transferência de jurisdição poderá ser requerida em qualquer CP/DL/AG. O proprietário deverá apresentar os seguintes documentos:

I - requerimento, de acordo com o anexo 2-C;

II - Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado (quando aplicável);

III - Documento oficial de identificação com foto (se pessoa física) ou cópia simples da Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples); e

IV - Comprovante de residência de acordo com o inciso 2.2.4;

V – TIE. Caso tenha se extraviado, apresentar a Declaração de Perda/Extravio, conforme o anexo 2-H. Caso o TIE seja no formato digital, deverá ser anexada uma cópia impressa com o respectivo QR Code;

VI – BADE/BSADE;

VII - Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em CD. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação; e

VIII – Comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU), referente ao serviço de transferência de jurisdição; e

IX - Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga- DPEM, por meio da apresentação do bilhete (cópia simples).

Notas:

I - A CP/DL/AG para onde se dará a transferência de jurisdição deverá verificar multas não pagas ou em processo de julgamento/recurso através do link: **https://www3.dpc.mar.mil.br/scam/emitgruscam/mensagem.asp?v_destino=multas**;

II - A CP/DL/AG para onde se dará a transferência de jurisdição deverá verificar também as informações constantes do SISGEMB e demais sistemas corporativos da DPC, a fim de verificar pendências; e

III - Caso existam fatos que impeçam a transferência de jurisdição, a CP/DL/AG onde se dará a transferência deverá indeferir o requerimento do proprietário.

2.11.3. Transferência de propriedade de embarcações registradas no TM.

A transferência da propriedade deverá ser requerida pelo novo adquirente, de acordo com o modelo de requerimento do anexo 2-C, todas as vezes que ocorrer mudança de proprietário, dentro do prazo de quinze dias após a aquisição para as embarcações registradas no TM.

Os atos relativos à transferência de propriedade de embarcações com arqueação bruta maior que 100, envolvendo pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser lavrados ou averbados nos Cartórios Marítimos apenas nos estados onde houver tal exigência. Na comprovada inexistência de Cartório Marítimo na localidade, o requerente lavrará ou averbará o negócio jurídico em qualquer serventia cartorária.

pessoal, podendo ser indeferido na hipótese de inexistência, ou não apresentação adequada da justificativa do pedido, por serem imperativos os fins e razões do mesmo;

b) ser específico, certo, determinado e não genérico;

c) não ter amplitude exagerada, como todo um processo, pois atenta contra o princípio de razoabilidade. Há de se exigir que o interessado discrimine com clareza de qual ou quais atos deseja a certidão, daí a não se expedir "Certidão de Inteiro Teor", quando o requerimento for desarrazoado; e

d) não serem genéricos, de modo a importarem em devassa dos direitos de terceiros.

- prazos para atendimento dos requerimentos:

a) até dez dias de sua apresentação para o indeferimento ou recusa ao acesso à informação;

b) até quinze dias, contados a partir do registro do requerimento no órgão, para o fornecimento da Certidão; e

c) até quinze dias, contados a partir do registro do requerimento no órgão, no caso de desatendidas as exigências do art. 2º da Lei nº 9.051/95 (por não ter esclarecido os fins e razões do pedido).

- consulta à DPC pelas CP/DL/AG.

a) quando a solicitação requerer informações sobre um conjunto de embarcações e proprietários, ou ainda ao banco de dados dos sistemas corporativos da DPC, as CP/DL/AG devem realizar consulta prévia de maneira a se verificar a possibilidade de fornecimento das informações solicitadas; e

b) alerta-se que a DPC mantém Termo de Cooperação na forma da Lei com diversos órgãos para consulta dos bancos de dados de seus sistemas corporativos.

2.15. CLASSIFICAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

As embarcações serão classificadas como descrito a seguir:

2.15.1. Áreas de Navegação

a) Área de Navegação Mar aberto está dividida nos seguintes tipos de navegação:

I) Oceânica; e

II) Costeira

b) Área de Navegação Interior

2.15.2. Atividades ou Serviço

a) Esporte e/ou Recreio

2.15.3. Propulsão

a) Com propulsão

b) Sem propulsão

2.15.4. Tipos de Embarcações

	TIPO	DEFINIÇÃO
1	Anfíbia	Veículo capaz de operar tanto em terra, quanto na água com

	TIPO	DEFINIÇÃO
		meios próprios.
2	Apoio a Manobra	Embarcação empregada nas atividades de auxílio à movimentação de outras embarcações.
3	Apoio a Mergulho	Embarcação empregada no auxílio às atividades de mergulho.
4	Balsa	Embarcação de fundo chato, com ou sem propulsão própria destinada ao transporte de cargas ou passageiros.
5	Bote	Barco de tamanho curto, sem convés, usado para pequenos serviços de transporte.
6	Caiaque	Pequena embarcação com proa e popa semelhantes, dotada de um pequeno poço ao meio onde se assenta o remador.
7	Caíque	Pequeno bote a remos, com proa e popa cortadas em painel. Possui três bancadas, uma central para o remador e as outras pequenas na proa e na popa para passageiros.
8	Canoa	Pequena embarcação a remos de formato afilado, com popa fechada em painel e não dotada de leme.
9	Escuna	Tradicionalmente, é um barco a vela com dois mastros. Atualmente há adaptações com motor de centro e acomodações para servirem de embarcações de esporte e recreio (atividades não comerciais). As escunas só poderão ser classificadas como esporte e/ou recreio desde que destinadas exclusivamente ao uso próprio ou familiar. Quando classificadas como esporte e/ou recreio será gravado no campo de observações do TIE que é vedado o seu emprego em atividades comerciais.
10	Flutuante	Estruturas flutuantes sem propulsão própria, empregadas para armazenamento, transporte de carga ou permanência de pessoas.
11	Hidroavião	Avião que pousa e decola da água.
12	Hovercraft	Veículo anfíbio que se movimenta em consequência de um jato de ar dirigido para baixo, que produz um colchão de ar que sustenta a embarcação sem contato físico com o solo ou a água.
13	Iate	Embarcação de esporte e/ou recreio com comprimento igual ou maior a 24 metros.
14	Jangada	Embarcação a vela, típica do nordeste brasileiro, normalmente feita da ligação de cinco ou seis toros (paus) flutuantes, armando um só mastro com vela latina triangular, grande retranca ultrapassando a popa, leme de esparrela e bolina móvel no centro.

	TIPO	DEFINIÇÃO
15	Jet Boat	Tipo de lancha cuja propulsão é gerada por meio de um jato de água ejetado da parte traseira da embarcação. A água é extraída sob o barco e expelida com alta velocidade por uma bomba jato.
16	Moto aquática	Embarcação que não possui leme e sua propulsão é gerada por meio de um jato da água ejetado da parte traseira da embarcação.
17	Lancha	Embarcação rápida, de vários formatos e portes, com propulsão mecânica, normalmente utilizada para transporte de pessoal ou no esporte e/ou recreio.
18	Multicasco (Catamarã, Trimarã etc)	Embarcação constituída de dois ou três cascos paralelos ligados por uma estrutura rígida. As de dois cascos são chamadas de catamarã e as de três cascos (ou um casco central e dois balanceiros) chamadas de trimarãs. A propulsão principal é motor.
19	Passageiros	Embarcação destinada a transportar passageiros.
20	Saveiro	Embarcação construída normalmente em madeira. Nas originais e mais antigas até os pregos eram feitos de madeira. Os saveiros só poderão ser classificados como esporte e/ou recreio desde que destinados exclusivamente ao uso próprio ou familiar. Quando classificados como esporte e/ou recreio será gravado no campo de observações do TIE que é vedado o seu emprego em atividades comerciais.
21	Traineira	Embarcação de pesca pequena, com a popa reta, destinada à utilização de redes (trainas) como instrumento para capturar peixes.
22	Veleiro	Embarcação propelida por um velame (conjunto de velas de tecido de corte e cálculo apropriados) em um ou mais mastros e controlados por um conjunto de cabos chamado cordoalha. Possui quilha e leme apropriados que impedem a deriva e forçam o conjunto deslocar-se avante.

SEÇÃO II
MARCAÇÕES E APROVAÇÃO DE NOMES

2.16. MARCAÇÕES E INSCRIÇÕES NO CASCO

2.16.1. Embarcações em Geral, exceto miúdas - toda embarcação deverá ser marcada de modo visível e durável:

na Popa - nome da embarcação juntamente com o porto e número de inscrição, com letras de, no mínimo, 10 cm de altura e números de, no mínimo, 2 cm de largura; e

nos Bordos - nome nos dois bordos podendo ser no costado ou nas laterais da superestrutura, a critério do proprietário, em posição visível e em tamanho apropriado às dimensões da embarcação.

2.16.2. Embarcações com plano de linha d'água retangular - essas embarcações, do tipo balsas ou chatas, receberão marcações de nome, porto de inscrição e número de inscrição nos bordos próximos à popa.

2.16.3. Embarcações com propulsor lateral - a embarcação que possuir propulsor lateral deverá ostentar uma marca desta característica, em ambos os bordos, tanto quanto possível, na vertical à posição onde se localiza o propulsor, localizada acima da linha d'água de carregamento máximo, em posição onde a pintura não possa vir a ser prejudicada pelas unhas do ferro nem tenha a visibilidade comprometida pela amarra, pintada ou moldada em chapa de aço com 6 a 7 mm de espessura, fixada, sempre que possível, diretamente no costado por solda contínua. Tanto a marca pintada como a de chapa de aço deverão ser pintadas em cor que estabeleça um forte contraste com a pintura do costado.

As marcas de indicação de propulsor lateral deverão obedecer ao desenho do anexo 2-E, onde "M" é o módulo medido em milímetros.

A dimensão do módulo "M" será em função do comprimento total da embarcação (Loa em metros), de acordo com a Tabela 2.1, a seguir:

TABELA 2.1 - DIMENSÕES DO MÓDULO "M"

Módulo M	**COMPRIMENTO TOTAL (Loa)**
400mm	Inferior a 50m
600mm	Entre 50 e 100m
800mm	Superior a 100m

2.16.4. Embarcações Miúdas - as embarcações miúdas inscritas deverão ser marcadas obrigatoriamente com o número de inscrição no costado, nos dois bordos e em posição visível. É facultativo marcar essas embarcações com o nome no costado.

2.17. NOMES DE EMBARCAÇÕES

Autorização e alteração de Nome

2.17.1. Os nomes das embarcações somente poderão ser autorizados ou alterados, a pedido do proprietário, com a anuência das CP/DL/AG;

2.17.2. Deverão ser autorizados apenas nomes diferentes daqueles já cadastrados no SISGEMB;

2.17.3. Não deverão ser autorizados nomes que possam causar constrangimentos, tais como nomes obscenos e/ou ofensivos a pessoas ou instituições;

2.17.4. Para autorização ou alteração de nomes das embarcações, as CP/DL/AG deverão consultar o SISGEMB; e
2.17.5. Caso seja constatada existência de embarcação com o mesmo nome, a autorização não deverá ser concedida, devendo o proprietário informar o novo nome a ser utilizado.

2.18. CASOS OMISSOS

Casos omissos serão analisados pontualmente pelos Capitães dos Portos, Delegados e Agentes e, se necessário, serão ratificados pela Diretoria de Portos e Costas.

CAPÍTULO 3
DA CONSTRUÇÃO E CERTIFICAÇÃO DA EMBARCAÇÃO

3.1. APLICAÇÃO

Este capítulo estabelece os procedimentos para autorizar construção e alteração de embarcações a serem empregadas nas atividades de esporte e recreio, bem como para a regularização das embarcações construídas ou alteradas sem o cumprimento dessas exigências. Por tratar-se de aspectos técnicos, parte das suas regras poderão ser consultadas nas NORMAM-201/DPC e NORMAM-202/DPC, conforme o caso.

SEÇÃO I
GENERALIDADES

3.2. CONSTRUÇÃO E OBRIGATORIEDADE DE CLASSIFICAÇÃO

Todas as embarcações de esporte e/ou recreio com arqueação bruta maior ou igual a quinhentos, para as quais sejam solicitadas Licença de Construção, Licença de Alteração (por terem sofrido alteração estrutural de vulto, cuja avaliação será feita pela DPC), Reclassificação, devem, obrigatoriamente, ser mantidas em classe por uma Sociedade Classificadora, reconhecida para atuar em nome do Governo Brasileiro.

3.3. OBRIGATORIEDADE DA LICENÇA DE CONSTRUÇÃO, ALTERAÇÃO E RECLASSIFICAÇÃO

Toda embarcação de esporte e/ou recreio, classificada ou certificada classe 1 (EC1) só poderá ser construída no país, ou no exterior para a bandeira brasileira, após obtida a respectiva Licença de Construção.

Toda embarcação de esporte e/ou recreio, classificada ou certificada classe 1 (EC1) só poderá sofrer alterações ou ser reclassificada após obtidas as respectivas Licenças de Alteração ou Reclassificação.

As embarcações de esporte e/ou recreio certificadas classe 2 (EC2) estão dispensadas da obtenção de Licenças de Construção, Alteração e Reclassificação, devendo, entretanto, cumprir o previsto no artigo 3.11 destas normas.

3.4. REGULARIZAÇÃO DE EMBARCAÇÕES JÁ CONSTRUÍDAS

Para embarcações cuja construção ou alteração já tenha sido concluída, seja no país ou no exterior, sem que tenham sido obtidas as respectivas licenças de construção ou alteração, se tais licenças forem previstas nestas normas para o tipo de embarcação em questão, deverá ser solicitada a uma CP/DL/AG ou a uma Sociedade Classificadora, seguindo procedimento idêntico ao previsto para obtenção das respectivas licenças, conforme definido nas seções II e III deste capítulo, evidenciando, no formulário (modelo anexo 3-A), a data do término da construção da embarcação e uma observação ressaltando o fato de se tratar de uma construção já concluída. Para as embarcações que já iniciaram o processo de

regularização (possuem um Documento de Regularização), devem se dirigir a uma CP/DL/AG e solicitar a substituição do mesmo por uma Licença de Construção, seguindo os procedimentos descritos anteriormente.

Caberá ao proprietário efetuar modificações porventura consideradas necessárias durante a análise do projeto, mesmo quando tais alterações acarretarem em desmonte de parcelas da embarcação ou docagem.

A Licença emitida será designada Licença de Construção para Embarcações já construídas (LCEC), e terá validade junto ao TM para efeito de obtenção do respectivo registro (Provisão de Registro de Propriedade Marítima - PRPM), como as demais Licenças de Construção ou de Alteração.

3.5. EXIGÊNCIAS E INFORMAÇÕES ADICIONAIS NAS LICENÇAS DE CONSTRUÇÃO, ALTERAÇÃO E RECLASSIFICAÇÃO

As disposições relativas a este item são as mesmas contidas no Capítulo 3 das NORMAM-201/DPC e NORMAM-202/DPC.

3.6. LICENÇAS PROVISÓRIAS

A emissão das Licenças Provisórias poderá ocorrer nas seguintes ocasiões:

3.6.1. Para Iniciar Construção ou Alteração

Esta licença seguirá os mesmos procedimentos estabelecidos no Capítulo 3 das NORMAM-201/DPC e NORMAM-202/DPC, referente à Licença Provisória, para iniciar construção ou alteração;

3.6.2. Para Entrar em Tráfego

Esta licença se destina ao estaleiro para permitir efetuar testes com suas embarcações ou deslocamentos para participação em exposições náuticas. Essa licença poderá ser concedida mediante a apresentação nas Capitanias, Delegacias ou Agências de requerimento com o Termo de Responsabilidade para Realização de Prova de Máquinas/Navegação (anexo 3-D). Ela terá validade máxima de noventa dias, devendo seguir os procedimentos previstos no inciso 3.40.2 do artigo 3.40 (Termo de Responsabilidade para Realização de Provas de Máquinas/Navegação), renovável por mais noventa dias, a critério da CP/DL/AG. Para embarcações novas, o nome da embarcação a ser preenchido no anexo poderá ser o do estaleiro construtor seguido de um numeral e fixado na embarcação através de adesivos, caso ainda não possua nome definido.

A licença perderá sua validade por qualquer das seguintes condições:

a) perda das condições mínimas de segurança da embarcação;

b) término de seu período de validade;

c) modificações na embarcação que afetem as condições de segurança originalmente definidas no Termo do anexo 3-D; e

d) avarias que afetem as condições de segurança originais.

3.6.3. Para Tráfego de Embarcações de Esporte e/ou Recreio Construídas no Exterior

Esta licença se destina às embarcações de esporte e/ou recreio que são construídas no exterior e necessitam efetuar viagem para águas sob jurisdição brasileira. A licença, cujo modelo é apresentado no anexo 3-E, terá validade máxima de 120 dias, em caráter improrrogável, e deverá ser solicitada pelo proprietário ou seu preposto na CP/DL/AG na qual será feita a inscrição da embarcação. A regularização da embarcação deverá ser efetivada perante os órgãos públicos pertinentes tão logo chegue ao seu porto de permanência.

3.7. CARIMBO E PLANOS

As disposições relativas a carimbo e planos para as embarcações de esporte e/ou recreio são as mesmas contidas no Capítulo 3 das NORMAM-201/DPC e NORMAM-202/DPC, referentes ao mesmo assunto.

3.8. EXPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

3.8.1. Embarcações novas

Somente serão emitidas Licenças de Construção, Alteração e Reclassificação para embarcações destinadas à exportação por solicitação do proprietário ou seu preposto.

Por ocasião do despacho destas embarcações, deverá ser utilizada a DECLARAÇÃO DE ENTRADA/SAÍDA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA DE ESPORTE E/OU RECREIO, prevista no anexo 1-A e apresentado documento do país de bandeira, declarando que a embarcação está apta a efetuar a viagem pretendida. Em substituição ao documento do país de bandeira será aceito o Termo de Responsabilidade de Construção/Alteração previsto no anexo 3-C.

3.8.2. Embarcações existentes

O procedimento deverá ser o seguinte:

a) cancelamento da inscrição e/ou registro, mediante requerimento do interessado, conforme previsto no artigo 2.10 (cancelamento de inscrição e/ou registro);

b) regularizar a exportação perante os órgãos da Receita Federal; e

c) apresentar a DECLARAÇÃO DE ENTRADA/SAÍDA DE EMBARCAÇÃO DE ESPORTE E/OU RECREIO, prevista no anexo 1-A.

3.9. MANUAL DO PROPRIETÁRIO

3.9.1. Os construtores (ou fabricantes) de embarcações de esporte e/ou recreio, com propulsão a vela ou a motor, especialmente aquelas produzidas em série para venda em lojas especializadas, são obrigados a elaborar um “Manual do Proprietário”, com a maior quantidade de informações possíveis sobre a embarcação, tais como comprimento, boca (largura), capacidade de pessoas a bordo (lotação), peso máximo admissível e quantidade e potência máxima de motor(es) propulsor(es) a ser(em) usados, operacionalidade e limitações da embarcação.

3.9.2. As embarcações construídas de forma artesanal são dispensadas de possuírem Manual do Proprietário.

ESTABILIDADE INTACTA

3.25. APLICAÇÃO

Os procedimentos previstos nesta seção são aplicáveis apenas às embarcações de esporte e/ou recreio.

3.26. BORDA-LIVRE

Este item se aplica às embarcações com comprimento maior ou igual a 24 metros. Estas embarcações estão dispensadas de possuir marcas de borda-livre e o respectivo Certificado. Entretanto, as embarcações para as quais tenha sido solicitada Licença de Construção, Licença de Alteração, Reclassificação, a partir de 11/02/2000 deverão atender aos requisitos técnicos para embarcações "Não SOLAS", tais como os requisitos estabelecidos no Capítulo 7 da NORMAM-201/DPC ou Capítulo 6 da NORMAM-202/DPC, conforme aplicável.

3.27. ESTABILIDADE

3.27.1. Lotação de embarcações de esporte e/ou recreio com comprimento menor que 24 metros

As embarcações deverão ter suas lotações determinadas pelos estaleiros construtores. Quando por qualquer motivo este dado não for disponibilizado pelo estaleiro construtor ou quando se tratar de embarcação de fabricação artesanal, a determinação da lotação deverá ser estabelecida utilizando as normas para lotação de passageiros e do peso máximo de carga (PMC) de embarcações com arqueação bruta menor ou igual a 20, contidas no anexo 7-F da NORMAM-201/DPC ou no anexo 6-G da NORMAM-202/DPC, conforme aplicável.

3.27.2. Embarcações de esporte e/ou recreio com comprimento igual ou superior a 24 metros

As embarcações destinadas à navegação em mar aberto deverão ter a estabilidade intacta avaliada de acordo com os requisitos estabelecidos no Capítulo 7 da NORMAM-201/DPC, no que for aplicável.

As embarcações destinadas à navegação interior deverão ter a estabilidade intacta avaliada de acordo com os requisitos estabelecidos no Capítulo 6 da NORMAM-202/DPC, no que for aplicável.

SEÇÃO VII
DETERMINAÇÃO DA ARQUEAÇÃO

3.28. APLICAÇÃO

3.28.1. As embarcações de esporte e/ou recreio com comprimento inferior a 24 metros estão dispensadas da atribuição de arqueações bruta e líquida.

3.28.2. Estas regras, que são baseadas na Convenção Internacional para Medidas de Tonelagem de Navios (1969), aplicam-se às embarcações de esporte e/ou recreio com comprimento maior ou igual a 24 metros.

3.29. OBRIGATORIEDADE DA ARQUEAÇÃO

3.29.1. Autorização para Tráfego

Nenhuma embarcação enquadrada no escopo do inciso 3.28.2 do artigo 3.28, poderá trafegar sem que tenha sido previamente arqueada.

3.29.2. Período para Efetuar a Arqueação

A arqueação deverá ser efetuada quando a embarcação se encontrar pronta ou em fase final de construção.

Para as embarcações que se encontrem nesse estágio mas, para as quais ainda não tenha sido solicitada a Licença de Construção, poderá ser solicitado pelo interessado a Licença e a determinação da arqueação simultaneamente, sem prejuízo das sanções aplicáveis.

3.29.3. Licença Provisória para Entrada em Tráfego (LPET)

Nos casos em que sejam concedidas Licenças Provisórias para Entrada em Tráfego, de acordo com o estabelecido no artigo 3.5, os valores das arqueações bruta e líquida estimados pelo engenheiro responsável, constante do Memorial Descritivo, deverão ser adotados provisoriamente para a embarcação, sujeitos a ratificação posterior por ocasião da determinação da arqueação.

3.30. PROCEDIMENTO PARA DETERMINAÇÃO DA ARQUEAÇÃO E CERTIFICAÇÃO

3.30.1. As embarcações de grande porte destinadas à navegação em mar aberto deverão ser arqueadas e certificadas de acordo com o estabelecido no Capítulo 8 da NORMAM-201/DPC, conforme aplicável. A documentação a ser apresentada na CP/DL/AG para a solicitação da determinação da arqueação é a seguinte:

a) Requerimento do interessado;

b) Uma cópia dos planos e documentos técnicos da embarcação previamente analisados por ocasião da emissão da Licença de Construção (LC) ou Licença de Construção para Embarcações Construídas (LCEC) ou Licença de Alteração (LA) ou Licença de Reclassificação (LR), conforme o caso;

c) Notas para Arqueação elaboradas pelo Responsável Técnico pelo cálculo com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART); e

d) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de vistoria de arqueação (anexo 1-C).

3.30.2. As embarcações de grande porte empregadas na navegação interior deverão ser arqueadas e certificadas de acordo com o estabelecido no Capítulo 7 da NORMAM-202/DPC, conforme aplicável.

SEÇÃO VIII
VISTORIAS E CERTIFICAÇÃO

3.31. APLICAÇÃO DAS VISTORIAS

As embarcações de esporte e recreio, com exceção das miúdas, estão sujeitas a vistorias e poderão ser vistoriadas com a dotação de equipamentos prevista para a navegação para a qual é classificada, devendo estar dotada de equipamentos para este fim.

3.32. PROCEDIMENTOS

3.32.1. Listas de Verificação

As vistorias serão realizadas de acordo com a lista de verificação constante no anexo 3-B.

As embarcações empregadas na navegação costeira deverão ser vistoriadas considerando-se a dotação de material e equipamentos referentes à área de navegação até vinte milhas da costa. Para o caso de navegação oceânica além do limite de vinte milhas, a embarcação deverá ser dotada com os equipamentos previstos para este fim, sendo de inteira responsabilidade do proprietário dotar sua embarcação com equipamentos adicionais específicos para a navegação a qual está classificada.

3.32.2. Solicitação de Vistorias

Os proprietários das embarcações certificadas classe 1 (EC1) deverão solicitar as vistorias inicial, de arqueação, de reclassificação e de renovação de CSN, a uma Sociedade Classificadora ou ao GVI. Os proprietários das embarcações certificadas classe 2 (EC2) deverão solicitar as vistorias inicial e de reclassificação à CP/DL/AG ou a uma Sociedade Classificadora, a critério do seu proprietário. Caso os serviços sejam realizados pela CP/DL/AG ou pelo GEVI, os interessados indenizarão os gastos necessários para a sua realização, de acordo com os valores constantes do anexo 1-B.

3.32.3. Local

Com exceção dos testes onde seja necessária a navegação da embarcação, as vistorias deverão ser realizadas em portos ou em áreas abrigadas, estando a embarcação fundeada ou atracada.

3.32.4. Horários

Serão realizadas, a princípio, em dias úteis e em horário comercial. Por exceção, em caso de força maior, poderão ser realizadas fora desses dias e horários.

3.32.5. Assistência aos Vistoriadores

O Comandante da embarcação, proprietário, agente marítimo ou pessoa responsável, providenciará a assistência que for necessária para facilitar as tarefas e consultas que realize ou formule o vistoriador. Deverá fornecer, ainda, os instrumentos, aparelhos, manuais, laudos periciais, protocolos e demais elementos que venham a ser solicitados.

3.32.6. Adiamento

Os vistoriadores poderão adiar a realização das vistorias quando qualquer uma das seguintes circunstâncias ocorrer:

a) a embarcação não estiver devidamente preparada para esta finalidade;

b) os acessos à embarcação sejam inadequados, inseguros ou necessitem do apropriado arranjo e limpeza; ou

c) quando for observada qualquer outra circunstância limitante para a eficácia da vistoria.

Nos casos mencionados acima, a solicitação e a indenização pelos gastos necessários para realização da nova vistoria ficarão a cargo do interessado.

3.33. TIPOS DE VISTORIAS

3.33.1. Vistoria Inicial - é a que se realiza durante e/ou após a construção, modificação ou transformação da embarcação. É realizada com a embarcação flutuando, abrangendo os setores de documentos, publicações, quadros, tabelas, equipamentos, casco, máquinas, elétrico e rádio.

3.33.2. Vistoria de Reclassificação - é a que se realiza por ocasião da reclassificação da embarcação de esporte e recreio da Navegação Interior para Mar Aberto.

3.33.3. Vistoria de Arqueação - é aquela que é efetuada em embarcações de esporte e/ou recreio com comprimento maior ou igual a 24 metros, antes da expedição do Certificado Nacional de Arqueação, do Certificado Internacional de Arqueação ou das Notas para Arqueação de Embarcação, para verificar se a construção está efetivamente de acordo com os planos e/ou documentos considerados para o cálculo das arqueações bruta e líquida.

3.33.4. Vistoria de Renovação - é aquela que é efetuada em embarcações de esporte e/ou recreio com comprimento maior ou igual a 24 metros, para a renovação do CSN. É realizada com a embarcação flutuando, abrangendo os mesmos setores da vistoria inicial.

3.33.5. Vistoria para homologação de helideque - é aquela efetuada visando à regularização do helideque da embarcação, de acordo com os procedimentos previstos na NORMAM-223/DPC).

3.34. VISTORIAS EXIGIDAS

3.34.1. As embarcações de esporte e/ou recreio de médio porte, serão vistoriadas nas seguintes ocasiões:

a) no momento da inscrição (Vistoria Inicial);

b) quando da alteração da área de navegação, de interior para mar aberto (Vistoria de Reclassificação); e

c) quando sofrer alteração que acarrete mudança de suas características básicas.

Observações:

1) Estão dispensadas das vistorias mencionadas no inciso 3.34.1 as embarcações de médio porte, independente do seu comprimento, que apresentarem o Termo de Responsabilidade de Construção/Alteração, de acordo com o anexo 3-C. As que não apresentarem o referido Termo deverão ser vistoriadas pela CP/DL/AG ou por uma Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora; e

2) As embarcações quando vistoriadas pelas CP/DL/AG, nos casos mencionados nas alíneas a, b e c, do inciso 3.34.1, receberão o Termo de Vistoria Inicial emitido pelo SISGEMB.

3.34.2. As embarcações de esporte e/ou recreio de grande porte, ou Iate, serão vistoriadas nas seguintes ocasiões:

a) antes da emissão do Certificado ou Notas de Arqueação (Vistoria de Arqueação);

b) por ocasião da Vistoria Inicial e de Renovação, para emissão do Certificado de Segurança de Navegação, cujo modelo consta do anexo 10-F da NORMAM-201/DPC e anexo 8-F da NORMAM-202/DPC;

c) quando da alteração da área de navegação, de interior para mar aberto (Vistoria de Reclassificação); e

d) quando sofrer alteração que acarrete mudança de suas características básicas.

3.34.3. As embarcações miúdas estão dispensadas de vistorias.

3.35. EXECUÇÃO DAS VISTORIAS

3.35.1. Embarcações Certificadas Classe 1 (EC1) (com comprimento maior ou igual a 24 metros, não classificadas)

As vistorias inicial, de arqueação, de reclassificação e de renovação serão realizadas pelo GEVI ou por uma Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, que emitirá o respectivo certificado.

3.35.2. Embarcações Certificadas Classe 2 (EC2)

As vistorias inicial e de reclassificação serão realizadas pelas CP/DL/AG, por Entidade Certificadora ou por Sociedade Classificadora.

3.35.3. Embarcações classificadas pelas Sociedades Classificadoras

As vistorias inicial, de reclassificação, de arqueação e de renovação, quando aplicável, serão efetuadas pelas Entidades Certificadoras ou Sociedades Classificadoras.

3.36. OBRIGATORIEDADE DO CERTIFICADO DE SEGURANÇA DE NAVEGAÇÃO (CSN)

As embarcações de esporte e recreio de grande porte, ou Iate, e/ou as embarcações de esporte e recreio classificadas por uma Sociedade Classificadora reconhecida pelo governo brasileiro deverão portar o CSN.

3.37. EMISSÃO DO CSN

3.37.1. Distribuição das Vias

a) Embarcações não classificadas EC1

O Certificado deverá ser emitido em quatro vias pela Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora ou em duas vias pela GVI, após a realização de uma Vistoria Inicial ou de Renovação. A primeira via será entregue ao armador, proprietário ou seu representante legal para que permaneça na embarcação, a segunda via será arquivada na CP/DL/AG de inscrição. No caso de Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora, a terceira via será encaminhada à DPC e a quarta via para arquivo na própria.

Caso a vistoria inicial ou de renovação seja realizada pelo GVI, fora do local de inscrição deverá ser encaminhada uma via para a OM de inscrição da embarcação.

b) Embarcações classificadas

O Certificado deverá ser emitido pela Sociedade Classificadora em quatro vias, sendo que uma deve permanecer arquivada na classificadora, outra deve ser enviada ao proprietário ou armador para ser mantida a bordo da embarcação, a terceira deve ser enviada pela classificadora para o órgão de inscrição da embarcação (que deverá ser previamente informado pelo interessado) e a última deve ser enviada pela classificadora para a DPC, conforme previsto na NORMAM-331/DPC.

3.37.2. Averbação das Vistorias

Não está prevista a realização de vistorias intermediárias ou anuais para as embarcações de esporte e/ou recreio, sendo, portanto, desnecessária a averbação de qualquer vistoria no CSN.

3.37.3. Emissão do Certificado

O Certificado será emitido após uma Vistoria Inicial ou de Renovação.

3.38. VALIDADE DO CERTIFICADO

3.38.1. O Certificado (CSN) terá seu prazo de validade de dez anos, inclusive para os já emitidos, que não possuam data de validade, devendo para efeito de contagem prevalecer a data de sua emissão. Após este prazo, deverá ser feita uma vistoria de renovação para emissão de novo Certificado.

3.38.2. A aprovação da vistoria realizada para a emissão de um CSN será válida apenas para o momento em que for efetuada. A partir de então e durante todo o período de validade do Certificado, os proprietários, armadores, comandantes ou mestres, segundo as circunstâncias do caso, serão os responsáveis pela manutenção das condições de segurança, de maneira a garantirem que a embarcação e seu equipamento não constituam um perigo para sua própria segurança ou para a de terceiros.

3.38.3. O CSN perderá sua validade por qualquer das seguintes condições:

a) perda das condições mínimas de segurança do navio;

b) cancelamento da inscrição/registro nacional;

c) modificações na embarcação que afetem as condições de segurança originais;

d) avarias que afetem as condições de segurança originais;

e) quando a embarcação sofrer reclassificação para outro serviço e/ou atividade que não esporte e/ou recreio; e

f) término do prazo de validade.

g) Quando uma embarcação sofrer uma reclassificação quanto a seu serviço ou atividade deverá ser feita uma vistoria de renovação para emissão do novo Certificado.

h) O CSN emitido para embarcações de Mar Aberto manterá sua validade quando a mesma estiver navegando em áreas de Navegação Interior.

3.39. EXIGÊNCIAS

3.39.1. Após a realização das vistorias, o Capitão dos Portos, Delegado, Agente ou Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora deverá exigir o atendimento das exigências porventura anotadas, listando-as em folha anexa ao Certificado e estipulando o prazo para seu cumprimento. Sempre que julgar cabível e praticável, o Capitão dos Portos, Delegado, Agente ou Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora poderá prorrogar o prazo para o cumprimento das exigências.

3.39.2. As vistorias realizadas para verificação do cumprimento das exigências deverão ser indenizadas pelos interessados.

3.39.3. Não poderá ser emitido CSN caso sejam identificadas exigências para cumprimento antes de suspender (A/S).

3.39.4. Para as embarcações classificadas, os prazos para cumprimento de exigências e eventuais prorrogações serão estipuladas pelas Entidades Certificadoras ou Sociedades Classificadoras e não poderão ser alteradas pelas CP/DL/AG.

3.40. TERMOS DE RESPONSABILIDADE

3.40.1. Termo de Responsabilidade de Construção/Alteração

Embarcações de esporte e/ou recreio de médio porte serão submetidas a Vistoria Inicial pela CP/DL/AG. Serão, no entanto, dispensadas dessa vistoria, caso o proprietário apresente o Termo de Responsabilidade de Construção/Alteração, cujo modelo consta do anexo 3-C.

3.40.2. Termo de Responsabilidade para Realização de Provas de Máquinas/Navegação

As provas de máquinas/navegação de embarcações de esporte e/ou recreio de médio porte e de grande porte, que se encontrem com sua construção/alteração praticamente concluída e que ainda não estejam inscritas/regularizadas nas CP/DL/AG, somente poderão ser realizadas com o conhecimento prévio desses órgãos. Para isso, o responsável pela embarcação apresentará na CP/DL/AG em cuja jurisdição se encontra o porto de início das provas, um Termo de Responsabilidade para Realização de Provas de Máquinas/Navegação, cujo modelo encontra-se no anexo 3-D, em duas vias. A via original, carimbada e assinada pela CP/DL/AG, será entregue ao responsável e deverá ser mantida a bordo como documento passível de ser exigido pela Inspeção Naval. A segunda via deverá ser arquivada na CP/DL/AG, por um período mínimo de trinta dias após o término do período concedido para a realização das provas. Esse procedimento é obrigatório para cada embarcação, individualmente, antes do início da Prova de Máquinas/Navegação. O Termo de

Responsabilidade para a Realização de Provas de Máquinas/Navegação terá a mesma validade que concedida na Licença Provisória Para Entrar em Tráfego, previsto no artigo 3.6, inciso 3.6.2.

3.41. INSPEÇÃO INOPINADA

Qualquer embarcação está sujeita à ação inopinada de Inspeção Naval para verificação do cumprimento da legislação e normas pertinentes à segurança da navegação.

SEÇÃO IX
SEGUNDA VIA DE LICENÇAS E CERTIFICADOS

3.42. PROCEDIMENTO

No caso de perda ou extravio de licenças ou certificados o interessado deverá dirigir-se à CP/DL/AG e solicitar a segunda via mediante a apresentação da seguinte documentação:

3.44.1. Requerimento do interessado informando o motivo da solicitação da 2ª via (perda, roubo, extravio ou mau estado de conservação) ou ofício de solicitação de 2ª via, quando se tratar de órgãos públicos; e

3.44.2. Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples).

Nota:

Caso a solicitação decorrer de mau estado de conservação do certificado/licença, o documento original deverá ser apresentado. Nos demais casos, apresentar declaração assinada relatando o motivo ou apresentar o respectivo Boletim de Ocorrência (BO).

CAPÍTULO 4

NORMAS E MATERIAIS DE SEGURANÇA E NAVEGAÇÃO PARA EMBARCAÇÕES

4.1. APLICAÇÃO

Este capítulo estabelece as normas de tráfego e permanência, as áreas de navegação, o emprego e a dotação de materiais de navegação, de salvatagem e de segurança e os requisitos para proteção e combate a incêndios.

Ressalta-se que os itens relacionados nas tabelas dos artigos 4.33, 4.34 e 4.35 são de dotação e porte obrigatórios, em consonância com a classificação da embarcação constante do seu Título de Inscrição de Embarcação (TIE). Portanto, independente da navegação em que a embarcação de esporte e recreio estiver empreendendo, esta deverá dispor de todos os itens citados, com exceção da balsa salva vidas em regatas em águas interiores. Com relação à habilitação do condutor, é de porte obrigatório (física ou digital), deverá ser compatível com a área de navegação em que estiver trafegando, conforme detalhadas nas tabelas supracitadas.

SEÇÃO I
NORMAS DE TRÁFEGO E PERMANÊNCIA

4.2. USO DA BANDEIRA NACIONAL

As embarcações de esporte e/ou recreio, exceto as miúdas, inscritas nas CP/DL/AG ou registradas no TM, deverão usar na popa a Bandeira do Brasil nas seguintes situações:

4.2.1. na entrada e saída dos portos;

4.2.2. quando trafegando à vista de outra embarcação, de povoação ou de farol com guarnição;

4.2.3. em porto nacional, das 08:00 horas ao pôr do sol; e

4.2.4. em porto estrangeiro, acompanhando o cerimonial do país.

4.3. PRESCRIÇÕES DE CARÁTER GERAL

Independentemente do disposto nestas normas, é responsabilidade do comandante dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a singradura para a qual está classificada.

Toda embarcação deve obedecer às seguintes regras:

4.3.1. não é permitido lançar ferro em locais onde possam prejudicar o tráfego no porto e nas vias navegáveis ou causar danos às canalizações e cabos submarinos. Na ocorrência do desrespeito a esta regra, o infrator estará sujeito, além das penalidades previstas, a reparar os danos ou prejuízos causados;

4.3.2. não é permitido movimentar propulsores havendo perigo de acidentes com pessoas que estejam na água ou de avarias em outras embarcações;

4.3.3. somente as embarcações que possuem luzes de navegação, previstas no RIPEAM, podem operar sem restrições quanto ao horário, durante o dia ou à noite. Os equipamentos ou atividades de recreio que interfiram na navegação somente podem permanecer operando nas águas à luz do dia, isto é, entre o nascer e o pôr do sol;
4.3.4. as embarcações não deverão fazer zigue-zagues nem provocar marolas desnecessárias em áreas restritas ou congestionadas de embarcações;
4.3.5. as embarcações devem evitar cortar a proa de outra embarcação em movimento, ou reduzir a distância perigosamente, principalmente em situações de pouca visibilidade;
4.3.6. é proibido exceder a lotação estabelecida pelo construtor da embarcação ou pela CP/DL/AG, constante dos TIE ou PRPM; e
4.3.7. as embarcações devem manter-se afastadas daquelas que estiverem exibindo a bandeira Alfa do Código Internacional de Sinais ou uma bandeira encarnada com transversal branca, indicando atividades de mergulhadores.

4.4. PRESCRIÇÕES REGIONAIS

4.4.1. as embarcações navegando em águas sujeitas à condições específicas ficam submetidas às prescrições regionais que regulamentam as particularidades para aquela área, além da legislação nacional vigente;
4.4.2. as condições de acesso, permanência, estacionamento, tráfego e saída das embarcações nos portos, fundeadouros, rotas e canais, são estabelecidas pelas CP/DL/AG, por meio de suas Normas de Procedimentos (NPCP/NPCF), em águas de suas áreas de jurisdição; e
4.4.3. as regras para prevenir a dispersão de espécies aquáticas exóticas, que encontram-se listadas no artigo 4.6, do anexo 4-B desta norma, são mandatórias nas águas interiores das bacias regionais dos rios Uruguai, Paraná, Paraguai e bacia do sul (rios Jacuí, Ibicuí e Lagoa dos Patos).
4.4.4. todas as embarcações que demandarem com destino à área sob jurisdição do Tratado da Antártica (sul do paralelo 60°S) deverão cumprir a Norma-Padrão de Ação nº 23 (NPA-23) - "Normas e procedimentos a serem observados por expedições não governamentais com destino à Antártica". O documento encontra-se disponível no link **https://www.marinha.mil.br/secirm/proantar/npa**.

4.5. REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTO

Todas as embarcações deverão atender às prescrições do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM-72) e suas emendas em vigor, inclusive no que se refere às luzes de navegação, para as embarcações de esporte e/ou recreio, a vela ou a motor.

4.6. AVISO DE SAÍDA E CHEGADA

4.6.1. O Aviso de Saída, a ser entregue pelo Comandante ou pela Marina ou Clube Náutico filiado, cujo modelo encontra-se no anexo 4-A, visa a estabelecer controles e informações de forma que seja possível a identificação e a localização da embarcação em caso de socorro e salvamento. Dessa forma, essa comunicação é obrigatória. Pela mesma razão, o Comandante ou a Marina ou Clube Náutico filiado deverá comunicar, pelo meio mais conveniente, a sua chegada. Em substituição a este anexo, o Comandante da embarcação de esporte e/ou recreio poderá realizar o registro no aplicativo NAVSEG, para dispositivos móveis, desenvolvido pela Marinha do Brasil, que possibilite compartilhar o seu plano de viagem por meio digital. No caso de registro no App "NAVSEG", as marinas, os clubes náuticos e as entidades desportivas náuticas de onde suspenderam serão informadas, para conhecimento e acompanhamento das referidas embarcações, bem como a própria Marinha do Brasil, visando à segurança da navegação e à salvaguarda da vida humana no mar. Pelo exposto, a Marinha do Brasil recomenda veementemente o uso do referido aplicativo, que permitirá sua atuação de forma célere, em eventuais incidentes de Busca e Resgate (*SAR*). O seu *download* está disponível nas lojas de aplicativos da *Google Play* ou *PlayStore*;

4.6.2. É responsabilidade do Comandante da embarcação ter a bordo o material de navegação e salvatagem compatível com a singradura a ser realizada e o número de pessoas a bordo.

4.6.3. Antes de sair para o passeio ou viagem, o Comandante da embarcação deve tomar conhecimento das previsões meteorológicas disponíveis. Durante o passeio ou viagem, o Comandante deverá estar atento a eventuais sinais de mau tempo, como aumento da intensidade do vento, do estado do mar e a queda acentuada da pressão atmosférica.

4.6.4. Os navegantes deverão levar em consideração, no planejamento da singradura, as recomendações contidas no anexo 4-B.

4.6.5. Aqueles navegantes não filiados a marinas ou clubes náuticos devem encaminhar às CP/DL/AG o Aviso de Saída, constante do anexo 4-A, ou registrar seu plano de navegação no App NAVSEG, visando a beneficiar as ações voltadas para a salvaguarda da vida humana no meio aquaviário, por meio do serviço de busca e resgate (*SAR*), em caso de um possível sinistro.

SEÇÃO II
ÁREAS DE NAVEGAÇÃO

4.7. ÁREAS DE NAVEGAÇÃO

Para os efeitos de dotação de equipamentos de navegação, segurança e salvatagem, de habilitação do condutor (categoria do Amador), e para atendimento de requisitos de estabilidade intacta (apenas para embarcações com comprimento maior ou igual a 24m), deverão ser consideradas as seguintes áreas de navegação para qual a embarcação está classificada:

Navegação Oceânica - também definida como sem restrições, isto é, aquela realizada entre portos nacionais e estrangeiros fora dos limites de visibilidade da costa e sem outros limites estabelecidos (Capitão-Amador).

Nota: As embarcações de bandeira brasileira e as de bandeira estrangeira que solicitem despacho para a Antártica deverão cumprir o contido no Tratado da Antártica, conforme os procedimentos previstos na Norma-Padrão de Ação nº 23 (NPA-23) da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), disponível na página www.mar.mil.br/secirm/proantar/npa.

O interessado deverá apresentar ao OD a "Declaração de cumprimento do Tratado Antártico", conforme modelo anexo à NORMAM-204.

Navegação Costeira - aquela realizada entre portos nacionais e estrangeiros dentro do limite da visibilidade da costa, não excedendo a 20 milhas náuticas (Mestre-Amador).

Navegação Interior 1 - a realizada em águas consideradas abrigadas, tais como hidrovias interiores, lagos, lagoas, baías, angras, rios, canais e áreas marítimas, onde as condições ambientais não comprometam a segurança da embarcação (Arrais-Amador, Veleiro e Motonauta).

Navegação Interior 2 - a realizada em águas consideradas abrigadas, tais como hidrovias interiores, lagos, lagoas, baías, angras, rios, canais e áreas marítimas, onde eventualmente as condições ambientais com ondas e ventos significativos, possam comprometer a segurança da embarcação (Arrais-Amador, Veleiro e Motonauta).

As Áreas de Navegação Interior são delimitadas pelas CP/DL/AG com base nas peculiaridades locais, e constam nas respectivas Normas e Procedimentos (NPCP/NPCF) de cada uma.

As embarcações que operam nas duas áreas de navegação interior deverão atender aos requisitos técnicos estabelecidos para as embarcações que operam na Área 2.



Exemplo de delimitação de áreas de navegação constante de uma NPCP

Ressalta-se que os itens relacionados nas tabelas dos artigos 4.33, 4.34 e 4.35 são de dotação e porte obrigatórios, em consonância com a classificação da embarcação constante do seu Título de Inscrição de Embarcação (TIE). Portanto, independente da navegação em que a embarcação de esporte e recreio estiver empreendendo, esta deverá dispor de todos os itens citados, com exceção da balsa salva vidas em regatas em águas interiores. Com relação à habilitação do condutor, é de porte obrigatório (física ou digital), deverá ser compatível com a área de navegação em que estiver trafegando, conforme detalhadas nas tabelas supracitadas.

SEÇÃO III
MATERIAL DE NAVEGAÇÃO E SEGURANÇA PARA EMBARCAÇÕES

4.8. DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SALVATAGEM E SEGURANÇA

Independente do disposto nessas normas, é responsabilidade do Comandante dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a área de navegação e número de pessoas a bordo.

As embarcações nacionais, em função de seu comprimento e área de navegação, deverão dotar os equipamentos de salvatagem e de segurança conforme o previsto nestas normas.

Tais equipamentos devem ser homologados pela Autoridade Marítima, mediante expedição de Certificado de Homologação, devendo estar em bom estado de conservação e dentro dos prazos de validade ou de revisão, quando aplicável.

Encontra-se disponível na página da DPC na INTERNET/INTRANET, no Catálogo de Material Homologado que traz a relação de todos os equipamentos de salvatagem homologados e seus fabricantes, das estações de manutenção autorizadas, indicando os fabricantes pelos quais foram credenciados para a realização de serviços de manutenção, bem como os endereços, telefones e fax para contato.

A dotação exigida nesta norma é a mínima, considerando uma navegação sob boas condições meteorológicas, que exigirá da embarcação e seus tripulantes o menor esforço e o mínimo de cuidado.

4.9. EMPREGO DE MATERIAL COM CERTIFICADOS DE HOMOLOGAÇÃO DE GOVERNOS ESTRANGEIROS

O material de origem estrangeira poderá ser empregado desde que seja SOLAS, conforme definido no artigo 1.8. Os materiais e equipamentos de origem estrangeira não SOLAS deverão ser homologados pela DPC.

4.10. ISENÇÕES

As embarcações com propulsão somente a vela com classes padronizadas por tipo (exemplo: *Laser*, *Soling*, *Optimist* etc), para tráfego exclusivamente no período diurno, estão dispensadas de dotar o material prescrito neste capítulo, exceto os coletes salva-vidas.

As embarcações de competição a remo estão dispensadas de dotar o material previsto neste capítulo, desde que utilizadas em treinamento ou competição e, em qualquer caso, acompanhadas por uma embarcação de apoio. As embarcações a remo cuja utilização requeira coletes salva-vidas, como caiaques e embarcações próprias para corredeiras (*rafting*) devem dotar esses equipamentos, sendo recomendado o uso de capacete para a atividade de *rafting*.

As embarcações classificadas para navegação oceânica, quando empregadas em regatas, realizadas em áreas de navegação interior 1 e 2, estão dispensadas de dotarem balsas salva-vidas durante a realização da referida competição.

4.11. CLASSIFICAÇÃO DOS MATERIAIS

Os equipamentos salva-vidas e de segurança citados neste capítulo podem ser classificados conforme abaixo:

CLASSE I - fabricado conforme requisitos previstos na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). Utilizados nas embarcações empregadas na Navegação Oceânica.

CLASSE II - fabricado com base nos requisitos acima, abrandados para uso nas embarcações empregadas na Navegação Costeira.

CLASSE III - fabricado para uso nas embarcações empregadas na navegação interior.

CLASSE IV - fabricado para emprego, por longos períodos, por pessoas envolvidas em trabalhos realizados próximos à borda da embarcação ou suspensos por pranchas ou outros dispositivos, que corram risco de cair na água acidentalmente.

CLASSE V - fabricado para emprego exclusivo em atividades esportivas tipo moto aquática, *banana-boat*, esqui aquático, *windsurf*, *parasail*, *rafting*, *kitesurf*, pesca esportiva, embarcações de médio porte (empregadas na navegação interior) e embarcações miúdas.

4.12. MARCAÇÕES NOS EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS

Os materiais de salvatagem a serem empregados nas embarcações de esporte e recreio não necessitam ser marcados e podem ser emprestados de outras embarcações.

Nos equipamentos deverão estar indicados o número do Certificado de Homologação, nome do fabricante, modelo, classe, número de série e data de sua fabricação.

4.13. DOTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE SOBREVIVÊNCIA

Navegação Oceânica – as embarcações deverão ser dotadas de balsas salva-vidas infláveis para 100% do número total de pessoas a bordo, podendo ser classe II;

Navegação Costeira – as embarcações estão dispensadas do uso de balsas salva-vidas, sendo recomendável a utilização de um bote inflável; e

Navegação Interior – as embarcações estão dispensadas de dotar embarcações de sobrevivência.

Ressalta-se que os itens relacionados nas tabelas dos artigos 4.33, 4.34 e 4.35 são de dotação e porte obrigatórios, em consonância com a classificação da embarcação constante do seu Título de Inscrição de Embarcação (TIE). Portanto, independente da navegação em que a embarcação de esporte e recreio estiver empreendendo, esta deverá dispor de todos os itens citados, com exceção da balsa salva vidas em regatas em águas interiores. Com relação à habilitação do condutor, é de porte obrigatório (física ou digital) que deverá ser compatível com a área de navegação em que estiver trafegando, conforme detalhadas nas tabelas supracitadas.

As balsas salva-vidas utilizadas a bordo de embarcações de esporte e recreio devem ser homologadas pela DPC ou pela Autoridade Marítima do país de origem de acordo com a Convenção SOLAS (classe I), NORMAM-321/DPC (classes II e III) ou de acordo com a norma ISO 9650-1 (Small craft- Inflatable liferafts). As balsas salva-vidas SOLAS devem ser revisadas anualmente e as balsas salva-vidas homologadas de acordo com a NORMAM-321/DPC ou a ISO 9650-1 devem ser revisadas em período determinado pelo fabricante. A data e o período da revisão devem estar claramente registrados no casulo da balsa salva-vidas, de modo a indicar se a revisão foi realizada dentro do prazo estabelecido. As revisões devem ser efetuadas por Estações de Manutenção de Equipamentos Infláveis credenciadas pela DPC ou por Sociedade Classificadora.

4.14. DOTAÇÃO DE COLETES SALVA-VIDAS

A dotação de coletes deverá ser, pelo menos, igual ao número total de pessoas a bordo, devendo haver coletes de tamanho pequeno para as crianças, observadas as seguintes Classes:

Embarcações empregadas na Navegação Oceânica - deverão dispor de coletes salva-vidas Classe I (SOLAS);

Embarcações empregadas na Navegação Costeira - deverão dispor de coletes salva-vidas Classe II;

Embarcações empregadas na Navegação Interior - as embarcações de médio porte deverão dispor de coletes salva-vidas classes III ou V e as de grande porte ou iates de coletes salva-vidas classe III; e

Embarcações Miúdas - deverão dispor de coletes salva-vidas classes III ou V.

Os coletes salva-vidas deverão ser estivados de modo a serem prontamente acessíveis e sua localização deverá ser claramente indicada.

Os coletes salva-vidas devem ser certificados conforme previsto na NORMAM-321/DPC.

4.15. DOTAÇÃO DE BOIAS SALVA-VIDAS

É a seguinte a dotação de boias salva-vidas:

Embarcações miúdas - estão dispensadas de dotar boias salva-vidas;

Embarcações de médio porte - e com menos de doze metros de comprimento, deverão dotar uma (1) boia salva-vidas do tipo circular ou ferradura;

Embarcações de médio porte - e com comprimento igual ou superior a doze metros deverão dotar duas (2) boias salva-vidas do tipo circular ou ferradura;

Embarcações de grande porte, ou Iates - deverão dotar duas (2) boias salva-vidas do tipo circular ou ferradura;

Suportes das Boias Salva-Vidas - as boias não devem ficar presas permanentemente à embarcação, devem ficar suspensas em suportes fixos com sua retinida, cujo chicote não deve estar amarrado à embarcação;



Dispositivo de Iluminação Automática - é obrigatória a adoção de dispositivo de iluminação automática associado a cada boia salva-vidas, com exceção das embarcações empregadas na navegação interior, que estão dispensadas de dotar esse dispositivo; e

Retinida - pelo menos uma das boias salva-vidas deve estar guarnecida com uma retinida flutuante de comprimento igual ao dobro da altura na qual ficará estivada, em relação a linha de flutuação da embarcação, ou 20 m, o que for maior.

4.16. ARTEFATOS PIROTÉCNICOS

Artefatos pirotécnicos são dispositivos que se destinam a indicar que uma embarcação ou pessoa se encontra em perigo. Podem ser utilizados tanto de dia como à noite.

Os artefatos pirotécnicos são dos seguintes tipos:

a) Foguete manual estrela vermelha com paraquedas - o foguete manual estrela vermelha com paraquedas é o dispositivo de acionamento manual que, ao atingir 300m de altura, ejeta um paraquedas com uma luz vermelha com intensidade de 30.000 candelas por quarenta segundos. É utilizado em navios e embarcações de sobrevivência para fazer sinal de socorro visível a grande distância.

b) Facho manual luz vermelha - o facho manual luz vermelha é o dispositivo de acionamento manual que emite luz vermelha com intensidade de 15.000 candelas por sessenta segundos. É utilizado em embarcações de sobrevivência para indicar sua posição à noite, vetorando o navio ou aeronave para a sua posição.

c) Sinal fumígeno flutuante laranja - o sinal fumígeno flutuante laranja é o dispositivo de acionamento manual que emite fumaça por três ou quinze minutos para

indicar, durante o dia, a posição de uma embarcação de sobrevivência, ou a de uma pessoa que tenha caído na água.

4.17. DOTAÇÃO DE ARTEFATOS PIROTÉCNICOS

As embarcações de esporte e recreio deverão estar dotadas de artefatos pirotécnicos, obedecidas as seguintes condições:

Navegação costeira - dois foguetes manuais de estrela vermelha com paraquedas, dois fachos manuais luz vermelha e dois sinais fumígenos flutuantes laranja;

Navegação oceânica - quatro foguetes manuais de estrela vermelha com paraquedas, quatro fachos manuais luz vermelha e quatro sinais fumígenos flutuantes laranja; e

Navegação interior - apenas as embarcações de grande porte, um facho manual luz vermelha.

4.18. OUTROS EQUIPAMENTOS

4.18.1. Alarme Geral de Emergência - deverá haver a bordo das embarcações de grande porte ou iates, um sistema de alarme geral de emergência. Este sistema deverá ser capaz de soar o sinal de alarme geral de emergência, audível em todos os compartimentos habitáveis. O sistema deverá ser operado do passadiço.

4.18.2. Lanterna portátil - todas as embarcações deverão estar dotadas de uma unidade de lanterna portátil, com bateria recarregável ou com pilhas sobressalentes.

4.18.3. Refletor Radar - todas as embarcações quando empregadas em navegação costeira ou oceânica, deverão estar dotadas de um refletor radar.

4.18.4. Âncora - todas as embarcações, exceto as miúdas, devem estar dotadas de uma âncora compatível com o tamanho da embarcação e com, no mínimo, vinte metros de cabo ou amarra.

4.18.5. Apito - todas as embarcações, exceto as miúdas, devem estar dotadas de um apito.

4.18.6. Luzes de Navegação - todas as embarcações, quando em navegação noturna, deverão exibir luzes de navegação, conforme a parte “C” do RIPEAM.

4.18.7. Sino - todas as embarcações classificadas para a navegação costeira ou oceânica, deverão possuir um sino ou buzina manual.

4.19. DOTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO

Independentemente do disposto nessas normas, é responsabilidade do Comandante dotar a sua embarcação com equipamentos de navegação compatíveis com a área de navegação, e é a seguinte a dotação mínima de equipamentos de navegação, independente da área onde estiver navegando:

4.19.1. Todas as Embarcações:

a) Agulha magnética de governo - todas as embarcações, exceto as miúdas, deverão estar equipadas com agulha magnética de governo.

As embarcações com comprimento igual ou maior que 24 metros deverão possuir, também, certificado de compensação ou curva de desvio, atualizados a cada 2 anos.

4.19.2. Embarcações de Médio Porte:

a) Sistema Global de Navegação - GNSS - as embarcações de médio porte deverão ser dotadas desses aparelhos nas seguintes situações:

I) Navegação costeira: 1 (um) aparelho; e

II) Navegação oceânica: 2 (dois) aparelhos (*).

As subalíneas I) e II) serão obrigatórios a partir de 31/12/2020.

(*) Recomendado que pelo menos um aparelho opere também com fonte independente de energia acumulada (pilha, bateria etc).

4.19.3. Embarcações de Grande Porte, ou Iates:

a) Radar - as embarcações de grande porte, ou iates, construídas após 11/02/2000, classificadas para a navegação Costeira ou Oceânica, deverão ser dotadas de radar capaz de operar na faixa de frequência de 9 GHz. Para as embarcações menores o seu emprego é recomendado;

b) Ecobatímetro - as embarcações de grande porte, ou iates, construídas após 11/02/2000, deverão estar equipadas com um ecobatímetro. Para as embarcações menores o seu emprego é recomendado; e

c) Sistema Global de Navegação - GNSS - as embarcações de grande porte ou iates, deverão ser dotadas desses aparelhos nas seguintes situações:

I) navegação costeira: 1 (um) aparelho; e

II) navegação oceânica: 2 (dois) aparelhos(*).

(*) Recomendado que pelo menos um aparelho opere também com fonte independente de energia acumulada (pilha, bateria etc).

4.20. PUBLICAÇÕES

As embarcações de esporte e recreio, exceto as miúdas, deverão dotar cartas náuticas relativas às regiões em que pretendem operar, em local acessível e apropriado.

Poderá ser aceito um Sistema de Cartas Eletrônicas (ECS - *Electronic Chart System*) como atendendo as exigências deste requisito com relação à existência de cartas a bordo.

4.21. QUADROS

As embarcações deverão dotar quadros em local de fácil visualização, e as que não dispuserem de espaço físico suficiente poderão mantê-los arquivados ou guardados em local de fácil acesso ou reproduzi-los em tamanho reduzido, que permita a rápida consulta:

4.21.1. Embarcações de Grande Porte, ou Iates, deverão dotar em local de fácil visualização, os quadros abaixo:

a) Regras de Governo e Navegação;

b) Tabela de Sinais de Salvamento;

c) Balizamento;

d) Sinais Sonoros e Luminosos; e

e) Luzes e Marcas;

4.21.2. Embarcações de Médio Porte - estão dispensadas de manter a bordo os quadros das alíneas d e e; e

4.21.3. Embarcações Miúdas - as embarcações miúdas estão dispensadas de possuir quadros.

Nota: As orientações quanto a "primeiros socorros" podem ser encontradas no aplicativo da Cruz Vermelha "FICR", disponível na internet. Chama-se a atenção para os procedimentos específicos de "respiração "boca a boca" e "aplicação de um garrote".

4.22. DOTAÇÃO DE MEDICAMENTOS E MATERIAL CIRÚRGICO

Independente do disposto nessas normas é responsabilidade do comandante dotar sua embarcação com medicamentos e materiais de primeiros socorros compatíveis com a área de navegação e os tripulantes e passageiros que tiver a bordo.

A dotação de medicamentos e material cirúrgico é de responsabilidade da Agência Nacional de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde.

No entanto, recomenda-se que:

- as embarcações que transportem quinze pessoas ou mais a bordo dotem os medicamentos e materiais de primeiros socorros (itens I, II e III) conforme descrito no anexo 4-C; e

- as embarcações de mar aberto que transportem menos de quinze pessoas a bordo dotem o item I do anexo 4-C (CAIXA DE MEDICAMENTOS).

Similaridade - os medicamentos e artigos indicados nas tabelas de dotação poderão ser substituídos por similares ou genéricos, desde que constem numa tabela de equivalência organizada e assinada por médico credenciado junto ao Conselho Regional de Medicina.

4.23. EQUIPAMENTOS DE RADIO COMUNICAÇÃO

Os equipamentos de radio comunicações deverão possuir as características abaixo:

4.23.1. transceptor fixo HF - com potência suficiente para operar a uma distância de, pelo menos, 75 milhas da costa;

4.23.2. transceptor fixo VHF - com potência mínima de 25W, para operar no limite da navegação em mar aberto, tipo costeira, e na navegação interior;

4.23.3. transceptor portátil VHF - para uso em caso de abandono da embarcação ou falha de operação do equipamento orgânico. É recomendável que esse equipamento possua revestimento emborrachado, de modo a torná-lo à prova d'água. Deverá ser alimentado por uma bateria, com capacidade para operá-lo por no mínimo quatro horas, com um coeficiente de utilização de 1:9, ou seja, um minuto de transmissão por nove minutos de escuta. A bateria deverá ser mantida sempre a plena carga.

Os equipamentos de comunicações devem ser registrados no órgão federal competente e satisfazer as prescrições pertinentes do Regulamento de Radiocomunicações, aplicáveis ao serviço móvel marítimo;

4.23.4. Frequências obrigatórias - são obrigatórias as seguintes frequências:

a) Transceptor de VHF - frequência 156,8 MHz, canais 16, chamada e socorro, 68 e 69 respectivamente. Se o transceptor for do tipo DSC, a frequência poderá ser 156,525 MHz, canal 70, para a chamada seletiva digital (DSC) ao invés do canal 16.

Enquanto a embarcação estiver navegando, o equipamento VHF deverá estar ligado e em escuta permanente no canal 16 ou 70 no caso de equipamento DSC.

b) Transceptor HF - frequência Internacional de Socorro ou 4.125 KHz, chamada e escuta no Atlântico Sul.

Em função das condições locais de propagação, o equipamento poderá operar, ainda, nas seguintes frequências: 6.215 KHz; 8.255 KHz; 12.290 KHz e 22.060 KHz, bem como utilizar-se das frequências 4.431,8 e 8.291,1, utilizadas pelas estações costeiras dos Iates Clubes e Marinas;

4.23.5. Fontes de Energia

a) quando a embarcação estiver navegando, deverá haver disponibilidade permanente de um suprimento de energia elétrica suficiente para operar as instalações rádio e carregar quaisquer baterias usadas como parte de uma fonte ou de fontes de energia de reserva para as instalações rádio; e

b) as embarcações de grande porte, ou iates, deverão ser dotadas de uma fonte ou de fontes de energia de reserva para alimentar os equipamentos rádio com o propósito de estabelecer radiocomunicações de socorro e segurança, na eventualidade de falhas das fontes principais e de emergência;

4.23.6. EPIRB (*Emergency Position-Indicating Radio Beacon*)

a) Requisitos Técnicos

I) Toda Radiobaliza de Indicação de Posição de Emergência por Satélite (EPIRB) deve ser instalada a bordo em local de fácil acesso.

II) Deve ter dimensões e peso tais que permitam o seu transporte, por uma única pessoa, até a embarcação de sobrevivência e ter sua liberação, flutuação e ativação automáticas em caso de naufrágio da embarcação.

III) As EPIRB devem possuir ainda dispositivo para ativação manual quer no local de instalação ou, remotamente, a partir da estação de manobra.

b) Aprovação da EPIRB

Toda EPIRB instalada em embarcações deve ser do tipo aprovado. Para se obter informações, pode ser efetuada consulta à lista de EPIRB aprovadas na página www.cospas-sarsat.org.

c) Frequência de Operação

As EPIRB deverão ser capazes de transmitir um sinal de socorro por meio de satélite, em órbita polar, na faixa de 406 MHz. Desde fevereiro de 2009 o sistema COSPAS-SARSAT não processa mais a frequência de 121,5 MHz.

d) Código Único de Identificação

Os equipamentos deverão ser dotados de uma codificação única, constituída pelo dígito 710 (identificação do Brasil), seguido por outros seis dígitos que identificarão a estação da embarcação, de acordo com o apêndice 43 do Regulamento Rádio da União Internacional de Telecomunicações (UIT). O código é conhecido como MMSI (*Maritime Mobile Safety Identities*).

e) Registro no INFOSAR

O INFOSAR é um serviço do DECEA que permite o cadastro de balizas 406 MHz. Todas as EPIRB devem ser cadastradas no INFOSAR, por meio da página "https://infosar.decea.mil.br".

f) Alterações de Dados Cadastrais

Quaisquer alterações relativas à mudança de propriedade, alteração de endereço, telefones, etc., deverão ser atualizadas no INFOSAR, visando possibilitar a rápida identificação da embarcação e de seu proprietário em caso emissão de sinal de socorro (*Distress Alert*).

4.23.7. Homologação - todos os equipamentos eletrônicos de comunicações deverão estar de acordo com as normas da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL ou, para o caso de equipamentos estrangeiros, serem homologados pela Autoridade competente do país de origem; e

4.23.8. Licença de Estação - as embarcações que dotam equipamentos de rádio comunicação devem obter a Licença de Estação de Navio nas sedes regionais da ANATEL. Informações e o formulário para preenchimento podem ser obtidos na página http://www.anatel.gov.br.

4.24. DOTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE RADIOCOMUNICAÇÕES

A dotação de equipamentos de rádio comunicação deverá ser a seguinte:

4.24.1. Embarcações de Grande Porte ou Iate:

a) Navegação costeira ou oceânica:

I) equipamento transceptor em VHF com DSC (Chamada Seletiva Digital);

II) equipamento transceptor em HF com DSC (*);

III) receptor - transmissor radar (transponder) operando na faixa de 9 GHz; e

IV) Rádio Baliza Indicadora de Posição em Emergência (EPIRB 406 MHz).

(*) Poderá ser substituído por telefone satelital IRIDIUM ou INMARSAT, ou comunicadores satelitais do tipo SPOT X, IRIDIUM GO e outros, que permitam o envio de mensagens de socorro e salvamento.

b) Navegação interior:

I) equipamento transceptor em VHF.

4.24.2. Embarcações de Médio Porte:

a) Navegação oceânica

I) equipamento transceptor em VHF com DSC (Chamada Seletiva Digital);

II) equipamento transceptor em HF com DSC (*); e

III) Rádio Baliza Indicadora de Posição em Emergência (EPIRB 406 MHz), exigível a partir de 01/07/2006.

(*) Poderá ser substituído por telefone satelital IRIDIUM ou INMARSAT, ou comunicadores satelitais do tipo SPOT X, IRIDIUM GO e outros, que permitam o envio de mensagens de socorro e salvamento.

b) Navegação costeira:

I) equipamento transceptor em VHF com DSC (Chamada Seletiva Digital).

c) Navegação interior

I) recomendado o equipamento transceptor em VHF fixo ou portátil.

As embarcações a vela que possuam antena de VHF no tope do mastro deverão possuir antena de emergência para uso em caso de quebra do mastro.

4.25. OUTROS DOCUMENTOS

Todas as embarcações deverão portar, quando aplicável,
a Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM) ou Título de Inscrição de Embarcação (TIE).

SEÇÃO IV
REQUISITOS PARA PROTEÇÃO E COMBATE A INCÊNDIO

4.26. SISTEMAS DE COMBUSTÍVEL

Os sistemas de combustível da propulsão das embarcações com comprimento igual ou maior que 24 metros, deverão atender aos seguintes requisitos:

4.26.1. não poderão ser utilizados combustíveis com ponto de fulgor inferior a 60° C (como álcool, gasolina e GLP); e

4.26.2. na saída de cada tanque de combustível deverá haver uma válvula de fechamento remoto capaz de interromper o fluxo da rede.

4.27. EXTINTORES DE INCÊNDIO

4.27.1. Classificação dos extintores: Para efeito de aplicação destas normas, os extintores portáteis de incêndio são classificados pela combinação de um número e uma letra. A letra indica a classe do incêndio para o qual se espera utilizar o extintor, enquanto que o número representa o tamanho relativo da unidade.

Os extintores também podem ser classificados de acordo com sua capacidade extintora, conforme explanado no inciso 4.27.3.

4.27.2. As classes de incêndio consideradas são as seguintes:

a) Classe A - fogo em materiais sólidos que deixam resíduos. - Exemplo: madeira, papel, almofadas, fibra de vidro, borracha e plásticos. Somente nessa classe de incêndio a água pode ser usada com segurança;

b) Classe B - fogo em líquidos, gases e graxas combustíveis ou inflamáveis; e

c) Classe C - fogo envolvendo equipamentos e instalações elétricas energizados. Caso esses equipamentos estejam desenergizados, o incêndio passa a ser Classe A.

4.27.3. Capacidade extintora: é a medida do poder de extinção de fogo de um extintor, obtida em ensaio prático normalizado. Em outras palavras, é o tamanho do fogo e a classe de incêndio que o extintor deve combater.

Exemplo: 2-A:20-B:C

2-A: tamanho do fogo classe A

20-B: tamanho do fogo classe B

C: adequado para extinção de incêndio classe C

A capacidade extintora mínima de cada tipo de extintor portátil deve ser:

1) Carga d'água: um extintor com capacidade extintora de no mínimo 2-A;

2) Carga de espuma mecânica: um extintor com capacidade extintora de, no mínimo, 2-A:10-B;

3) Carga de CO_2: um extintor com capacidade extintora de, no mínimo, 5-B:C;

4) Carga de pó BC: um extintor de com capacidade extintora de, no mínimo, 20-B:C;

5) Carga de pó ABC: um extintor com capacidade extintora de, no mínimo, 2-A:20-B:C; e

6) Carga de compostos halogenados: um extintor com capacidade extintora de, no mínimo, 5-B.

4.27.4. Extintores que apresentem um peso bruto de 20kg ou menos, quando carregados, são considerados portáteis. Extintores com um peso bruto superior a 20kg, quando carregados, serão considerados semiportáteis e deverão possuir mangueiras e esguichos adequados ou outros meios praticáveis para que possam atender todo o espaço para o qual são destinados. A tabela 4.1 apresenta a correlação entre os extintores mais usuais.

TABELA 4.1 - CORRELAÇÃO ENTRE EXTINTORES

Classe	Água	Espuma Mecânica	CO_2	Pó químico
A-2	10 l	9 l	-	-
B-1	-	9 l	4kg	1kg
B-2	-	9 l	6kg	4kg
B-3	-	9 l	10kg	6kg
B-4	-	9 l	25kg	12kg
B-5	-	9 l	50kg	25kg
C-1	-	-	4kg	1kg
C-2	-	-	6kg	4kg

4.27.5. Localização - os extintores de incêndio deverão ser instalados a bordo de acordo com o estabelecido no artigo 4.36. A localização dos extintores deverá ser aquela que se configura a mais conveniente em caso de emergência.
4.27.6. Os cilindros de sistemas fixos de combate à incêndio deverão sofrer testes hidrostáticos a cada cinco anos. Caso esses cilindros tenham sido inspecionados anualmente, e não tenham apresentado perda de pressão, corrosão, e não tenham sido descarregados no período, a realização do teste hidrostático poderá ser postergada por mais cinco anos, em, no máximo, 50% dos cilindros do sistema; os demais cilindros deverão ser testados nos cinco anos seguintes. Caso algum cilindro apresente resultado insatisfatório no teste hidrostático, todos os demais cilindros componentes do sistema fixo deverão ser testados.

4.28. INSTALAÇÕES DE GÁS DE COZINHA

As instalações de gás de cozinha de qualquer embarcação deverão atender aos seguintes requisitos:
4.28.1. os botijões de gás deverão ser posicionados em áreas externas ou em compartimento não habitável, isolado de compartimento habitável, em local seguro e arejado, com a válvula protegida da ação direta dos raios solares e afastados de fontes que possam causar ignição; e
4.28.2. as canalizações utilizadas para a distribuição de gás deverão ter proteção adequada contra o calor e, quando flexíveis, deverão atender as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

4.29. BOMBAS DE INCÊNDIO E DE ESGOTO

4.29.1. Bombas de Esgoto

a) as embarcações de Médio Porte e com comprimento menor que doze metros, deverão ser dotadas de pelo menos uma bomba de esgoto manual ou elétrica;

b) as embarcações de Médio Porte e com comprimento igual ou maior que doze metros deverão ser dotadas de pelo menos uma bomba de esgoto manual e duas elétricas ou acopladas ao motor principal. A bomba não manual deverá ter vazão maior ou igual a 1,5m^3/h; e

c) as embarcações de Grande Porte, ou iates, deverão ser dotadas de pelo menos três bombas de esgoto. Uma das bombas deverá ter acionamento não manual e independente do motor principal, com vazão superior a 5m^3/h. A bomba auxiliar deverá ter vazão superior a 2m^3/h.

4.29.2. Bombas de Incêndio

a) As embarcações de Grande Porte, ou iates, deverão ter pelo menos duas bombas de incêndio de acionamento não manual, sendo que uma bomba deverá possuir força motriz distinta da outra e independente do motor principal. A vazão total dessas bombas de incêndio não deverá ser menor que 20m^3/h, sendo que nenhuma delas poderá ter um débito menor que 45% do total requerido;

b) A(s) bomba(s) de incêndio das embarcações propulsadas com comprimento total igual ou maior que 24 metros, fornecendo a sua máxima vazão, deverá (ão), pelo menos manter duas tomadas de incêndio distintas com um alcance de jato d'água, emanados das mangueiras, nunca inferior a quinze metros; e

c) bombas sanitárias, de lastro, de esgoto ou de serviços gerais podem ser consideradas como bombas de incêndio, desde que não sejam utilizadas para bombeamento de óleo.

4.30. REDES, TOMADAS DE INCÊNDIO, MANGUEIRAS E SEUS ACESSÓRIOS

As redes, tomadas de incêndio, mangueiras e seus acessórios das embarcações propulsadas com comprimento total maior ou igual a 24m deverão atender aos seguintes requisitos:

4.30.1. o número e a localização das tomadas de incêndio deverão ser tais que, pelo menos, dois jatos d'água não provenientes da mesma tomada de incêndio, um dos quais fornecido por uma única seção de mangueira e o outro por no máximo duas, possam atingir qualquer região da embarcação, incluindo os compartimentos de carga, quando vazios;

4.30.2. as mangueiras e seus acessórios (esguicho, chave para mangueira) deverão ficar acondicionados em cabides ou estações de incêndio, que consistem de um armário pintado de vermelho, dotado em sua antepara frontal de uma porta com visor de vidro, destinado exclusivamente à guarda da mangueira de incêndio e seus acessórios;

4.30.3. deverá haver uma estação de incêndio no visual de uma pessoa que esteja junto a uma tomada de incêndio. Uma estação de incêndio poderá servir a uma ou mais tomadas de incêndio;

4.30.4. na entrada da Praça de Máquinas (lado externo), deverão ser previstas uma tomada de incêndio e uma estação de incêndio. A estação de incêndio, além do normalmente requerido, deverá possuir uma seção de mangueira e um aplicador de neblina. A seção de mangueira deverá ser dotada de acessórios que permitam um rápido engate à tomada de incêndio;

4.30.5. não deverão ser usados para as redes de incêndio e para as tomadas de incêndio, materiais cujas características sejam alteradas pelo calor (como plásticos e PVC). As tomadas de incêndio deverão estar dispostas de modo que as mangueiras de incêndio possam ser facilmente conectadas a elas;

4.30.6. deverá ser instalada uma válvula ou dispositivo similar em cada tomada de incêndio, em posições tais que permitam o fechamento das tomadas com as bombas de incêndio em funcionamento;

4.30.7. recomenda-se que as redes de incêndio não tenham outras ramificações;

4.30.8. a rede e as tomadas de incêndio deverão ser pintadas de vermelho;

4.30.9. as seções das mangueiras de incêndio não deverão exceder 15m de comprimento, devendo ser providas das uniões necessárias e de um esguicho;

4.30.10. o número de seções de mangueiras, incluindo uniões e esguichos, deverá ser de uma para cada 25m de comprimento da embarcação e outra sobressalente, sendo que em nenhum caso este número poderá ser inferior a três. Esses números não incluem a(s) mangueira(s) da Praça de Máquinas;
4.30.11. o diâmetro das mangueiras de incêndio não deve ser inferior a 38mm (1,5 pol.);
4.30.12. a menos que haja uma mangueira e um esguicho para cada tomada de incêndio, deverá haver completa permutabilidade entre as uniões, mangueiras e esguichos;
4.30.13. todos os esguichos das mangueiras que servirão às tomadas localizadas no compartimento de máquinas deverão ser de duplo emprego, isto é, borrifo e jato sólido, incluindo um dispositivo de fechamento; e
4.30.14. esguichos com menos de 12mm de diâmetro não serão permitidos.

4.31. VIAS DE ESCAPE

Os requisitos abaixo deverão ser observados em qualquer embarcação com comprimento total igual ou maior que 24m:
4.31.1. em todos os níveis de acomodações, de compartimentos de serviço ou da Praça de Máquinas deverá haver, pelo menos, duas vias de escape amplamente separadas, provenientes de cada compartimento restrito ou grupos de compartimentos;
4.31.2. baixo do convés aberto mais baixo, a via de escape principal deverá ser uma escada e a outra poderá ser um conduto ou uma escada;
4.31.3. acima do convés aberto mais baixo, as vias de escape deverão ser escadas, portas ou janelas, ou uma combinação delas, dando para um convés aberto;
4.31.4. nenhum corredor sem saída com mais de 7m de comprimento será aceito. Um corredor sem saída é um corredor ou parte de um corredor a partir do qual só há uma via de escape; e
4.31.5. caso sejam utilizadas janelas ou escotilhas como vias de escape, o vão livre mínimo não poderá ser inferior a 600mm x 800mm.

4.32. RECOMENDAÇÕES

4.32.1. Recomenda-se para as embarcações propulsadas e construídas em aço ou alumínio, que o projetista utilize nas superfícies expostas, acabamentos de corredores, escadas, acomodações e espaços de serviços, materiais não combustíveis com características de baixa propagação de chama;
4.32.2. Recomenda-se que as embarcações com comprimento maior ou igual a 12m sejam dotadas de detectores e alarme de incêndio nos compartimentos de máquinas, cozinha e qualquer outro compartimento onde sejam armazenadas substâncias inflamáveis; e
4.32.3. Todos os requisitos de dotação de material de proteção e combate à incêndio devem ser considerados recomendáveis para as embarcações nas quais a sua instalação não seja obrigatória.

04	ARTEFATOS PIROTÉCNICOS	4.17	Obrigatório 04 foguetes manuais estrela vermelha c/paraquedas; 04 fachos manuais luz vermelha; 04 sinais fumígeno flutuante laranja	Obrigatório 04 foguetes manuais estrela vermelha c/paraquedas; 04 fachos manuais luz vermelha; 04 sinais fumígeno flutuante laranja
17	QUADROS	4.21	Obrigatório (ver referência)	Obrigatório (ver referência)
18	REFLETOR RADAR	4.18	Obrigatório	Obrigatório
19	RADIO HF SSB	4.24	Obrigatório	Obrigatório
20	RADIO VHF	4.24	Obrigatório (fixo)	Obrigatório (fixo)
21	RADIO TRANSMISSOR RADAR (TRANSPONDER)	4.24	Dispensado	Obrigatório
22	SINO ou BUZINA MANUAL	4.18	Obrigatório	Obrigatório
23	TÍTULO DE INSCRIÇÃO	2.2	Obrigatório	Obrigatório (emb. AB maior de 100, deverão possuir PRPM)

(*) Por ocasião da inspeção naval, deverão ser observados o seu correto funcionamento, a validade de suas baterias e o seu registro atualizado no INFOSAR.

Nota: Os itens relacionados nas tabelas dos artigos 4.33, 4.34 e 4.35 são de dotação e porte obrigatórios, em consonância com a classificação da embarcação constante do seu Título de Inscrição de Embarcação (TIE). Portanto, independente da navegação em que a embarcação de esporte e/ou recreio estiver empreendendo, a embarcação deverá dispor de todos os itens citados.

Ressalta-se que a habilitação do condutor poderá ser compatível com a área de navegação, conforme constante das tabelas supracitadas.

4.36. DOTAÇÃO DE EXTINTORES DE INCÊNDIO

4.36.1. Embarcação com propulsão a motor e com comprimento inferior a 6m: Dispensada

4.36.2. Embarcação com comprimento igual ou superior a 6m e inferior a 12m.

Localização (recomendada)	Quantidade	Tipo
Próximo ao motor	02	B-1 (*) (**)
Comando	01	B-1 (**)

(*) Embarcações com tanque de combustível portátil com capacidade de até 27 litros poderão dotar próximo ao motor apenas 1 extintor tipo B-1;

(**) Alternativamente poderão ser utilizados extintores com capacidade extintora mínima 10-B:C ou 1-A:10B:C.

Observação: Não é recomendável o uso de extintores de pó ABC em embarcações de alumínio.

4.36.3. Embarcação com comprimento igual ou superior a 12m e inferior a 24m

Localização (recomendada)	Quantidade	Tipo
Proximidades do compartimento de máquinas	02	B-1 (*)
Comando	01	B- 1(***)
Cozinha	01	B-1(***)
Acomodações	1 em cada corredor principal em cada convés, adequadamente localizado de forma que nenhum espaço esteja a mais de 20m de um extintor	B-1 ou C-1 (**) (***)

(*) Embarcações cuja propulsão principal seja a vela poderão substituir os dois extintores B-1 por um B-2.

(**) Embarcações cuja propulsão principal seja a vela estão dispensadas.

(***) Alternativamente poderão ser utilizados extintores com capacidade extintora mínima 10-B:C ou 1-A:10B:C.

Observação: Não é recomendável o uso de extintores de pó ABC em embarcações de alumínio.

4.36.4. Embarcação de esporte e/ou recreio com comprimento igual ou superior a 24m.

ÁREA		QUANTIDADE E LOCALIZAÇÃO	CLASSE DOS EXTINTORES
	Passadiço e camarim de cartas	1	C-1
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	Cozinhas	1 para cada 200m^2 ou fração, adequado ao risco envolvido	B-2 ou C-2
ESPAÇOS DE MÁQUINAS	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	1	B-2
		1	B-4

	Espaços contendo motores de combustão interna ou turbinas a gás para a propulsão	1 para cada 1.000 BHP	B-2
	Espaços auxiliares contendo motores de combustão interna ou turbinas a gás	1	B-3
		1 próximo da saída	C-2
	Espaços auxiliares contendo geradores de emergência/quadros elétricos principais	1 próximo da saída	C-2

CAPÍTULO 5

HABILITAÇÃO DA CATEGORIA DE AMADORES

5.1. APLICAÇÃO

Este capítulo estabelece as categorias de amadores, sua correspondência com categorias profissionais, os procedimentos para habilitação, dispensa de habilitação, renovação, suspensão e cancelamento de Carteira de Habilitação de Amador.

5.2. PROPÓSITO

Apresentar regras e procedimentos para habilitação nas categorias de amadores para a condução de embarcações de esporte e/ou recreio, exceto a categoria de Motonauta, cujo regramento está contido na NORMAM-212/DPC.

5.3. COMPOSIÇÃO DA CATEGORIA DE AMADORES

Amador é todo aquele com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações de esporte e/ou recreio, em caráter não profissional.

5.3.1. Categorias

Os amadores são distribuídos pelas seguintes categorias:

CATEGORIAS	SIGLAS
Capitão-Amador	CPA
Mestre-Amador	MSA
Arrais-Amador	ARA
Motonauta	MTA
Veleiro	VLA

5.3.2. Insígnias (facultativo) - os amadores que assim o desejarem poderão utilizar as insígnias representativas das diversas categorias de amadores sob a forma de distintivos de metal, “botons”, bordados em bonés, broches, divisas, etc, conforme modelos apresentados no anexo 5-C.

5.3.3. Habilitação

A habilitação dos amadores será comprovada por meio da Carteira de Habilitação de Amador (CHA), física ou digital, sendo o seu porte obrigatório para a condução das embarcações de esporte e/ou recreio. Os amadores estão divididos nas seguintes categorias:

a) Capitão-Amador - apto para conduzir embarcações entre portos nacionais e estrangeiros, sem limite de afastamento da costa, exceto moto aquática.

b) Mestre-Amador - apto para conduzir embarcações entre portos nacionais e estrangeiros nos limites da navegação costeira (até 20 MN), exceto moto aquática.

c) Arrais-Amador - apto para conduzir embarcações nos limites da navegação interior, cujas áreas são definida nas NPCP/NPCF, exceto moto aquática.

d) Motonauta - apto para conduzir moto aquática nos limites da navegação interior, cujas áreas são definida nas NPCP/NPCF.

Observação 1: Os CPA, MSA e ARA habilitados a partir de 2 de julho de 2012 deverão ser, também, habilitados na categoria de MTA para condução de moto aquática.

Observação 2: Os CPA, MSA e ARA, cuja primeira habilitação tenha ocorrido antes de 2 de julho de 2012, poderão obter a habilitação de MTA por ocasião da renovação da CHA, para continuarem a conduzir moto aquática, ou mediante agregação da categoria de motonauta, conforme artigo 3.4 da NORMAM-212/DPC, que trata da agregação de Motonauta na Carteira de Habilitação de Amador.

e) Veleiro - apto para conduzir embarcações a vela sem propulsão a motor, nos limites da navegação interior.

5.3.4. Correspondência com categorias profissionais

O quadro abaixo representa a correspondência entre as categorias de amadores e categorias profissionais. A possibilidade de condução de embarcações pelas categorias profissionais abaixo elencadas não exime o condutor de portar a CHA correspondente, sendo um dos itens de verificação por ocasião de Inspeção Naval. Dessa forma, todos os Militares da MB, Aquaviários e outros interessados que comprovarem conter em seus respectivos currículos ou históricos escolares de seus cursos de formação profissional disciplinas equivalentes àquelas previstas nos programas constantes do anexo 5-A poderão as requerer, por equivalência profissional, a concessão da CHA para a categoria pretendida, em cumprimento ao inciso 5.5.3 desta norma.

Amadores	Categorias Profissionais	Nível / Curso exigido
Capitão-Amador	Oficiais da MB do Corpo da Armada	Curso de Ciências Navais ou oriundos do Quadro Complementar do Corpo da Armada (QC-CA)
	Oficiais do Corpo de Engenheiros da Marinha	Curso de Ciências Navais oriundos do Corpo da Armada
	Oficiais do Quadro Técnico (T)	Oriundos do Quadro Complementar do Corpo da Armada (QC-CA)
	Aquaviários da seção de convés.	Nível 7 e acima (*)
	Guardas-marinha (GM-CA) e Praticantes a Oficial de Náutica (PON)	Curso de Ciências Navais oriundos do Corpo da Armada e Curso de Náutica oriundos da EFOMM, respectivamente
Mestre-Amador	Oficiais da MB do Corpo de Fuzileiros Navais e do Corpo de Intendentes da Marinha	Curso de Ciências Navais
	Oficiais da MB do Corpo de Engenheiros	Curso de Ciências Navais, oriundos do Corpo de Fuzileiros Navais e do Corpo de Intendentes da Marinha
	Guardas-Marinha (GM-FN e GM-IM) e Praticantes a Oficial de Máquinas (POM)	Curso de Ciências Navais oriundos do Corpo de Fuzileiros Navais e Intendentes da Marinha e Curso de Máquinas oriundos da EFOMM, respectivamente
	Aquaviários do Grupo Marítimo da seção de convés e máquinas	Nível 3 e acima (*)
	Militares da MB	Com graduação igual ou superior a Cabo (**)
	Servidores Públicos	Aluno aprovado no Curso Especial Avançado para a Condução de Embarcações de Estado no Serviço Público na Navegação Costeira (EANC).

		Aluno aprovado no extinto Curso Especial Avançado para o Serviço Público (EASP), substituído pelo EANC
Arrais-Amador	Aquaviários do Grupo Marítimo, da seção de convés e de máquinas	- Nível 2 e acima (*); - Nível 1: Aluno aprovado em curso de Formação de Aquaviários - Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés e Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas (CFAQ-MAC/MAM) (***); e Aluno aprovado em curso de Formação de Aquaviários - Pescadores Profissionais (POP) e Motorista de Pesca (MOP)(***).
	Aquaviários do Grupo Fluviário, da seção de convés e de máquinas	- Nível 3 e acima (*); e - Aluno aprovado em curso de Formação de Aquaviários - Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés e Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas (CFAQ-MAFC/MAFM) (Nível 2 deverá obs "***").
	Servidores Públicos	Aluno aprovado no Curso Especial para Condução de Embarcações de Estado no Serviço Público (ECSP)
		Aluno aprovado no extinto Curso Especial Básico para Serviço Público (EBSP), substituído pelo ECSP
		Aluno aprovado no Curso Especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público (ETSP)

(*) Conforme discrimina as Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários (NORMAM-101/DPC).

(**) Sua especialidade deverá contemplar conhecimentos correlatos às disciplinas ministradas nos Centros de Instrução e Adestramento, previstas no programa constantes do anexo 5-A, para habilitação nesta categoria, específicos de navegação similar ao referido programa do anexo 5-A. Exemplo: Escola Naval (EN), Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), Centro de Instrução Almirante Alexandrino, entre outros.

(***) A concessão de CHA por equivalência profissional ocorrerá mediante apresentação de Atestado de Treinamento Náutico emitido por Estabelecimento de Treinamento Náutico credenciado na CP/DL/AG.

5.4. PROCEDIMENTOS PARA HABILITAÇÃO

5.4.1. Da Inscrição

Para efetuar sua inscrição para os exames nas categorias de ARA, MSA e CPA, o candidato deverá apresentar a seguinte documentação na CP/DL/AG ou no local estabelecido por essas Organizações Militares:

a) cópia autenticada do documento oficial de identificação, com fotografia e dentro da validade. A autenticação poderá ser feita no próprio local de inscrição, mediante comparação da cópia com o original;

b) cópia autenticada do Cadastro de Pessoa Física (CPF). A autenticação poderá ser feita no próprio local de inscrição, mediante comparação da cópia com o original. Será aceito também o documento oficial de identificação que contenha o CPF;

c) comprovante de residência.

A comprovação de residência poderá ser realizada por meio da apresentação dos seguintes documentos, de acordo com a Lei nº 6.629, de 16 de abril de 1979:

I) contrato de locação em que figure como locatário; ou

II) conta de luz, água, gás ou telefone, preferencialmente com CEP, a vencer ou com data de vencimento ocorrido há, até, 120 dias.

Em caso de pessoa jurídica, apresentar conta de água, luz, gás, IPTU, telefone fixo ou Contrato Social.

Se o interessado for menor de 21 anos, poderá ser apresentada comprovação de residência do pai ou responsável legal.

As comprovações de residência obtidas pela internet e impressas podem ser aceitas, na impossibilidade de apresentação do original físico entregue pelas prestadoras de serviços.

Caso o interessado não tenha como comprovar endereço, ele poderá apresentar uma Declaração de Residência, assinada pelo próprio ou por procurador bastante, conforme prescrito na Lei nº 7.115, de 29 de agosto de 1983. Esta declaração presume-se verdadeira sob as penas da lei. O modelo de Declaração de Residência encontra-se no anexo 2-G;

d) comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) referente ao serviço de emissão da Carteira de Habilitação do Amador (anexo 1-C). Para emissão da GRU, o interessado deverá acessar a página da DPC (https://www.marinha.mil.br/dpc/) e selecionar o ícone “Serviços da Diretoria” (serviços administrativos);

e) atestado médico, emitido há menos de um ano, que comprove bom estado psicofísico, incluindo limitações, caso existam, como por exemplo:

- uso obrigatório de lentes de correção visual;
- estar acompanhado de outra pessoa;
- estar vestindo colete salva-vidas em qualquer situação;
- uso obrigatório de aparelho de correção auditiva; e
- restrição para condução de embarcações durante a noite.

Observação: Caso haja dúvida sobre a capacidade ou a habilidade motora do interessado em conduzir de forma segura a embarcação, deverá ser apresentado laudo médico circunstanciado, relatando as condições físicas do interessado. O CP/DL/AG, por seu turno, agendará uma avaliação técnica para verificar se o condutor atende requisitos mínimos de segurança para a condução de embarcação;

O atestado médico é dispensável para os candidatos que apresentarem sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) dentro da validade. A mesma observação da alínea anterior deve ser atendida; e

f) para a habilitação específica na categoria de ARA, deverá ser apresentado o Atestado de Treinamento Náutico para Arrais-Amador com reconhecimento de firma em cartório, ou assinatura digital pelo GOV.BR do representante legal da ETN, do instrutor e do aluno, conforme anexo 5-E, comprovando que realizou o treinamento náutico em

embarcações de esporte e/ou recreio, ou similares.

Notas:

- os atestados de treinamento para Arrais-Amador poderão ser obtidos mediante treinamento náutico (aulas práticas) em estabelecimentos de treinamento náutico/pessoas físicas devidamente credenciadas nas CP/DL/AG, conforme estabelecido na Seção II do Capítulo 6;

- os candidatos que estejam com seus processos de inscrição para os exames de habilitação para as categorias ARA, MSA e CPA em andamento poderão apresentar na CP/DL/AG em que realizou a inscrição, o atestado de treinamento para motonautas, para agregação desta categoria à habilitação pretendida, desde que não tenham realizado o respectivo exame escrito; e

- para a inscrição ao exame da categoria de Mestre-Amador, o candidato deverá possuir habilitação na categoria de Arrais-Amador, dentro da validade. Já para a inscrição ao exame na categoria de Capitão-Amador, o candidato deverá possuir habilitação na categoria de Mestre-Amador, dentro da validade, ambos no ato da efetiva inscrição junto à CP/DL/AG.

5.4.2. Do Exame de Habilitação

a) O exame para a habilitação nas categorias de ARA, MSA e CPA é constituído de prova escrita (ou eletrônica) no idioma português (Brasil), devendo o candidato possuir idade mínima de 18 (dezoito) anos e saber ler e escrever. Todos os procedimentos referentes a esses exames estão contidos no anexo 5-A. Em caráter excepcional e exclusivamente para a obtenção da CHA de ARA, ao candidato analfabeto que dependa de embarcação a motor como meio de locomoção e resida em locais remotos, com idade mínima de dezoito anos, será permitida a aferição do conhecimento por prova oral, utilizando conteúdos visuais e/ou sonoros, a serem conduzidos pela Capitanias, Delegacias e Agências (CP/DL/AG) da área de jurisdição.

Essa excepcionalidade deverá ser submetida ao CP/DL/AG, a quem caberá analisar e decidir fundamentadamente pela referida permissão, dando ciência aos seus Comandos de Distritos Navais.

b) Os exames deverão ser realizados preferencialmente nas sedes das CP/DL/AG. A critério da CP/DL/AG, esses exames poderão ser realizados em outras localidades, desde que tais solicitações sejam previamente agendadas e de acordo com a disponibilidade da OM. As instalações propostas devem ser adequadas e em localidades que sejam julgadas convenientes para a realização do exame, como por exemplo em Clubes Náuticos, Marinas, Entidades Desportivas Náuticas, escolas públicas ou privadas e próprios Federais, Estaduais ou Municipais. A realização desse exame deve atender a todos os interessados da região, independentemente de qualquer vínculo com a entidade que estiver sediando o exame escrito.

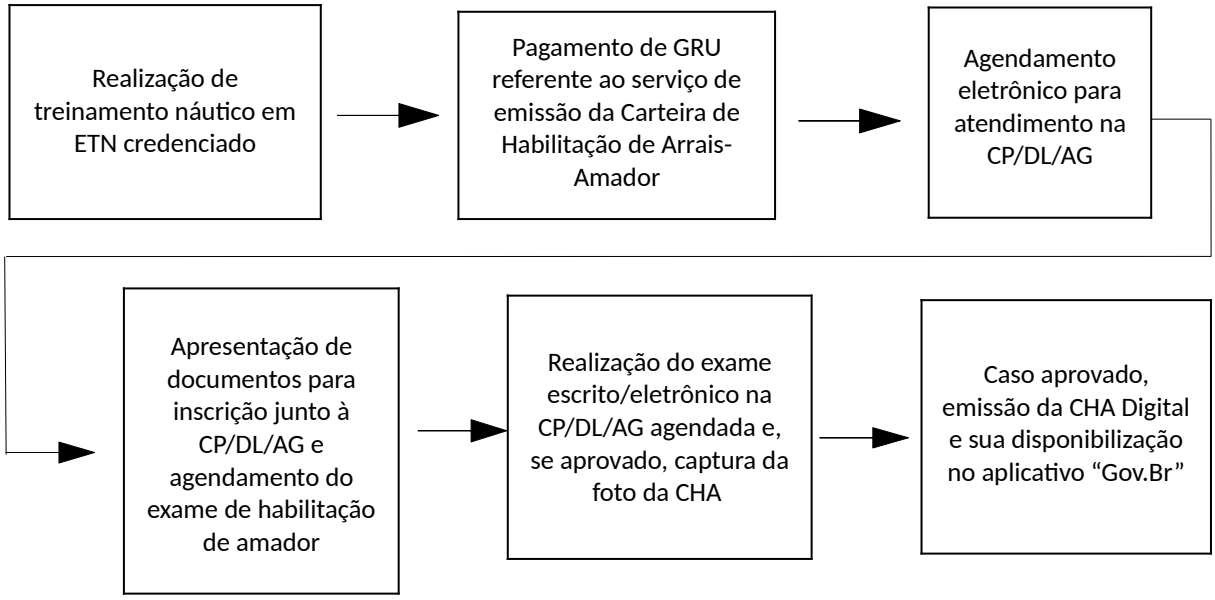
O interessado pela realização de exames fora da sede da CP/DL/AG deverá formalizar o seu pedido, apresentando sua motivação, local e recursos disponíveis para aplicação do mesmo, bem como a quantidade de candidatos prevista. A solicitação poderá ser atendida, a critério do CP/DL/AG, conforme conveniência e oportunidade da Administração Pública. Caso atendida, as despesas para viabilizar a aplicação dos exames fora da sede da CP/DL/AG, tais como transporte/deslocamento; e hospedagem, alimentação e locomoção urbana da equipe

designada, serão custeadas pelo interessado ou entidade solicitante do serviço, com base no Art. 38 da LESTA.

c) Os interessados em obter as habilitações de MSA ou CPA concomitantemente com a habilitação de MTA realizarão somente exame para MSA ou CPA, conforme o caso, devendo apresentar no ato da inscrição os documentos previstos no inciso 5.4.1, incluindo o comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) referente a apenas um dos serviços (emissão da Carteira de Habilitação do Amador de MSA ou CPA), além do atestado de treinamento náutico para Motonauta (anexo 3-B), constante da NORMAM-212/DPC.

d) Os interessados em obter a habilitação de ARA concomitantemente com a habilitação de MTA realizarão o exame somente de ARA, devendo apresentar para inscrição os documentos previstos no inciso 5.4.1, incluindo o comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) referente a apenas um dos serviços (emissão da Carteira de Habilitação do Amador de ARA), e o atestado de treinamento náutico para MTA, constante do anexo 3-B da NORMAM-212/DPC.

5.4.3. Resumo do Procedimento para habilitação de ARA



5.5. EMISSÃO, RENOVAÇÃO, SEGUNDA VIA E DISPENSA DA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO DE AMADOR (CHA)

5.5.1. Emissão da CHA de Arrais-Amador, Mestre-Amador e Capitão-Amador

a) A CHA é um documento que expressa a qualificação do amador na condução de embarcações de esporte e/ou recreio, e por este motivo deve estar acompanhado de um documento oficial de identificação se o modelo for o da CHA sem foto. No caso da CHA com foto, está dispensado o acompanhamento de um documento oficial de identificação.

No caso de CHA digital, com o recurso *QR Code*, é de responsabilidade do condutor portar seu dispositivo eletrônico que permita o acesso aos dados por ocasião da Inspeção Naval. Alternativamente, a CHA digital pode ser apresentada de forma impressa caso a impressão esteja legível, permitindo que o *QR Code* possa ser lido. No caso de dificuldade de acesso à internet, poderá ser obtida a impressão da CHA na CP/DL/AG. A CHA digital estará disponível

na base de dados do aplicativo “Gov.Br”, assim que o cidadão for comunicado por mensagem (SMS) e/ou e-mail, após a conclusão do respectivo processo administrativo.

b) A CHA possui validade em todo território nacional por um período de dez anos a partir da data da sua emissão.

c) Para adultos com idade igual ou superior a 65 anos, a validade da CHA será de cinco anos a partir da sua emissão.

d) A OM da jurisdição do candidato aprovado disponibilizará a CHA Digital na base do aplicavo “Gov.Br”.

e) Deverão constar no campo observações da CHA as restrições físicas do amador, relatadas no atestado médico.

5.5.2. Emissão de CHA de Veleiro

a) A CHA - VLA possui caráter facultativo para condução em embarcações miúdas de propulsão exclusivamente à vela.

b) O interessado na emissão da CHA-VLA para a condução de embarcações miúdas deverá possuir idade mínima de oito anos. Ressalta-se que caberá aos pais, tutores ou responsáveis legais pelos menores habilitados na categoria de Veleiro, toda e qualquer responsabilidade administrativa ou civil pelas consequências do uso de embarcações pelos menores de idade, bem como pelo não cumprimento das normas em vigor.

Para embarcações à vela de médio ou grande porte, a habilitação deverá obedecer os critérios previstos para a área de navegação para a qual estão classificadas, ou seja, ARA para navegação interior, MSA para navegação costeira e CPA para navegação oceânica, obrigatoriamente.

c) Para a emissão da CHA-VLA, o requerente deverá apresentar junto à CP/DL/AG os seguintes documentos abaixo discriminados:

I) Requerimento ao CP/DL/AG solicitando a emissão da carteira, conforme modelo constante do anexo 5-H;

II) Cópia autenticada do documento oficial de identificação, com fotografia e dentro da validade. A autenticação poderá ser feita no próprio local de inscrição, mediante comparação da cópia com o original;

III) Cópia autenticada do Cadastro de Pessoa Física (CPF). A autenticação poderá ser feita no próprio local de inscrição, mediante comparação da cópia com o original. Será aceito também o documento oficial de identificação que contenha o CPF;

IV) Comprovante de residência.

A comprovação de residência poderá ser realizada por meio da apresentação dos seguintes documentos, de acordo com a Lei nº 6.629, de 16 de abril de 1979:

- contrato de locação em que figure como locatário; ou

- conta de luz, água, gás ou telefone, preferencialmente com CEP, a vencer ou com data de vencimento ocorrido há, até, 120 dias.

Em caso de pessoa jurídica, apresentar conta de água, luz, gás, IPTU, telefone fixo ou Contrato Social.

Se o interessado for menor de 21 anos, poderá ser apresentada comprovação de residência do pai ou responsável legal.

As comprovações de residência obtidas pela internet e impressas podem ser aceitas, na impossibilidade de apresentação do original físico entregue pelas prestadoras de serviços.

Caso o interessado não tenha como comprovar endereço, ele poderá apresentar uma Declaração de Residência, assinada pelo próprio ou por procurador bastante, conforme prescrito na Lei nº 7.115, de 29 de agosto de 1983. Esta declaração presume-se verdadeira sob as penas da lei. O modelo de Declaração de Residência encontra-se no anexo 2-G;

V) Atestado médico, emitido há menos de um ano, que comprove bom estado psicofísico, incluindo limitações, caso existam, como por exemplo:

- uso obrigatório de lentes de correção visual;
- estar vestindo colete salva-vidas em qualquer situação; e
- uso obrigatório de aparelho de correção auditiva.

Observação: Caso haja dúvida sobre a capacidade ou a habilidade motora do interessado em conduzir de forma segura a embarcação, deverá ser apresentado laudo médico circunstanciado, relatando as condições físicas do interessado. O CP/DL/AG, por seu turno, agendará uma avaliação técnica para verificar se o condutor atende requisitos mínimos de segurança para a condução de embarcação;

O atestado médico é dispensável para os candidatos que apresentarem sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) dentro da validade. A mesma observação da subalínea anterior deve ser atendida;

VI) Autorização formal dos pais ou do tutor para menores de dezoito anos, com firma reconhecida em cartório;

VII) Declaração da marina, clube, entidade desportiva náutica ou estabelecimento de treinamento náutico cadastrado, conforme constante no anexo 5-G, comprovando que o interessado realizou o curso de veleiro habilitando-o para a condução de embarcação a vela de acordo com o programa constante do anexo 5-B; e

VIII) Comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) referente à emissão da Carteira de Habilitação de Amador na categoria de Veleiro (anexo 1-C). Estão dispensadas do pagamento da GRU as pessoas carentes participantes de projetos governamentais destinados à formação de Mentalidade Marítima.

5.5.3. Emissão por Concessão de CHA por Equivalência Profissional

Todos os Militares da MB, Aquaviários e outros profissionais interessados que comprovarem conter em seus respectivos currículos ou históricos escolares de seus cursos de formação profissional disciplinas equivalentes àquelas previstas nos programas constantes do anexo 5-A poderão as requerer, por equivalência profissional, a concessão da CHA para a categoria pretendida.

A possibilidade de condução de embarcações pelas categorias profissionais abaixo elencadas não exime o condutor de portar a CHA correspondente, sendo um dos itens de verificação por ocasião de Inspeção Naval. A fim de permitir uma regra de transição, essa obrigatoriedade passará a vigorar a partir de 1º de fevereiro de 2024.

Deverá ser apresentado junto a uma CP/DL/AG os seguintes documentos:

a) requerimento ao CP/DL/AG solicitando a concessão da CHA por equivalência profissional, conforme modelo constante do anexo 5-H;

b) cópia autenticada ou cópia simples com apresentação dos seguintes documentos originais, de acordo com a profissão:

I) documento oficial de identidade (civil ou militar) para todos os profissionais;

II) Caderneta de Inscrição e Registro (CIR), quando aquaviário, ou histórico escolar;

III) Certificado de conclusão de curso para Servidores Públicos extra MB, para aqueles que concluíram os cursos EANC, ETSP ou ECSP.

c) cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original do comprovante de CPF;

d) cópia autenticada do currículo do curso realizado, que atenda as especificações contidas no anexo 5-A, que justifique a concessão da categoria pretendida;

e) atestado médico, emitido há menos de um ano, que comprove o bom estado psicofísico, incluindo limitações, caso existam. O Atestado é dispensável, caso seja apresentada a Carteira Nacional de Habilitação - CNH dentro da validade;

f) Comprovante de residência. A comprovação de residência poderá ser realizada por meio da apresentação dos seguintes documentos, de acordo com a Lei nº 6.629, de 16 de abril de 1979:

I) contrato de locação em que figure como locatário; ou

II) conta de luz, água, gás ou telefone, preferencialmente com CEP, a vencer ou com data de vencimento ocorrido há, até, 120 dias.

Em caso de pessoa jurídica, apresentar conta de água, luz, gás, IPTU, telefone fixo ou Contrato Social.

Se o interessado for menor de 21 anos, poderá ser apresentada comprovação de residência do pai ou responsável legal.

As comprovações de residência obtidas pela internet e impressas podem ser aceitas, na impossibilidade de apresentação do original físico entregue pelas prestadoras de serviços.

Caso o interessado não tenha como comprovar endereço, ele poderá apresentar uma Declaração de Residência, assinada pelo próprio ou por procurador bastante, conforme prescrito na Lei nº 7.115, de 29 de agosto de 1983. Esta declaração presume-se verdadeira sob as penas da lei. O modelo de Declaração de Residência encontra-se no anexo 2-G; e

g) Comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) referente à emissão de Carteira de Habilitação de Amador (concessão por equivalência profissional).

Nota:

O procedimento para emissão por concessão de CHA por equivalência profissional nesta norma é voltado apenas para as categorias de ARA, MSA e CPA. Os casos que permitam a concessão para Motonauta serão atendidos pela NORMAM-212/DPC, no que couber quanto à concessão/agregação da categoria de Motonauta.

5.5.4. Renovação da CHA

O interessado na renovação da CHA deverá apresentar junto a uma CP/DL/AG a seguinte documentação:

a) requerimento do interessado, solicitando a renovação, conforme modelo constante do anexo 5-H;

b) cópia autenticada ou cópia simples com apresentação da Carteira de Habilitação de Amador original;

c) atestado médico, emitido há menos de um ano, que comprove o bom estado psicofísico, incluindo limitações, caso existam. O atestado é dispensável, caso seja

apresentada a Carteira Nacional de Habilitação - CNH dentro da validade;

d) Comprovante de residência. A comprovação de residência poderá ser realizada por meio da apresentação dos seguintes documentos, de acordo com a Lei nº 6.629, de 16 de abril de 1979:

I) contrato de locação em que figure como locatário; ou

II) conta de luz, água, gás ou telefone, preferencialmente com CEP, a vencer ou com data de vencimento ocorrido há, até, 120 dias.

Em caso de pessoa jurídica, apresentar conta de água, luz, gás, IPTU, telefone fixo ou Contrato Social.

Se o interessado for menor de 21 anos, poderá ser apresentada comprovação de residência do pai ou responsável legal.

As comprovações de residência obtidas pela internet e impressas podem ser aceitas, na impossibilidade de apresentação do original físico entregue pelas prestadoras de serviços.

Caso o interessado não tenha como comprovar endereço, ele poderá apresentar uma Declaração de Residência, assinada pelo próprio ou por procurador bastante, conforme prescrito na Lei nº 7.115, de 29 de agosto de 1983. Esta declaração presume-se verdadeira sob as penas da lei. O modelo de Declaração de Residência encontra-se no anexo 2-G; e

e) Comprovante de pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU) referente à renovação de Carteira de Habilitação de Amador.

Notas:

- Está autorizada a condução de uma embarcação com protocolo para renovação de CHA, emitida pela CP/DL/AG, por até 30 dias após sua expedição.

- Após transcorridos cinco anos do vencimento da sua CHA, o interessado que desejar renová-la deverá submeter-se a novo processo de inscrição para a sua última categoria, cumprindo o que preconiza o artigo 5.4 deste capítulo, referente à inscrição e exame de amador. Caso o interessado deseje renová-la, degradando a sua última categoria, deverá submeter-se ao processo para a categoria desejada.

Para que o interessado se isente de submeter-se a um novo processo de inscrição na categoria atual ou acima, até a data limite (data de validade da CHA mais cinco anos), como acima exposto, deverá manifestar-se, pelo menos, até a referida data limite, por meio do pagamento da GRU, iniciando o processo de renovação da CHA. Eventuais inconsistências/dificuldades de pagamento não são motivos causais para extensão da data-limite. Posteriormente, realizará o agendamento eletrônico do serviço.

- Até o dia 31 de maio de 2023 as CHA que não contenham a data de validade poderão ser renovadas junto a qualquer Capitania, Delegacia ou Agência, sem a necessidade de um novo processo de inscrição/exame de amador, devendo ser cumprido o procedimento necessário para renovação da CHA, contido no inciso 5.5.4 desta norma. Para essa situação está dispensada a apresentação de atestado de treinamento náutico.

- A partir de 1º de junho de 2023 não serão mais aceitas CHA sem validade. Nesse sentido, os amadores que portarem CHA que não contenham a data de validade estarão passíveis de serem notificados por ocasião das Inspeções Navais e responderem administrativamente por infração à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei nº 9.537/97).

5.5.5. Extravio, roubo, furto ou dano de cédula de CHA

Com o advento da Carteira de Habilitação de Amador no formato digital, os amadores que tiverem as suas CHA em cédulas extraviadas, roubadas, furtadas ou danificadas só poderão requerer a sua renovação, a ser solicitada junto a qualquer CP/DL/AG.

O interessado deverá dirigir-se à CP/DL/AG apresentando os seguintes documentos:

a) requerimento ao CP/DL/AG solicitando a renovação da CHA, conforme requisitos previstos no inciso 5.5.4 (renovação), e fundamentando o motivo, conforme modelo constante do anexo 5-H; e

b) declaração de extravio, roubo, furto ou danos devidamente preenchida, conforme anexo 5-D ou Boletim de Ocorrência;

Notas:

- Está autorizada a navegação com protocolo para renovação de CHA, emitida pela CP/DL/AG, por até trinta dias após sua expedição.

- A renovação de CHA que decorra de extravio, roubo, furto ou dano está condicionada à confirmação de seus dados cadastrados no Sistema Informatizado de Cadastro do Pessoal Amador (SISAMA). Dessa forma, os dados informados pelo cidadão que a requeira deverão constar do banco de dados do SISAMA, sistema corporativo da DPC. Caso não encontrados, deverá ser requerido novo processo de inscrição de amador.

- No caso de preenchimento de declaração de extravio, destaca-se que o requerente deverá estar ciente de que eventuais informações inverídicas ou falsidade declarada pode implicar na sanção penal prevista no art. 299 do Código Penal, conforme transcrição abaixo:

"Art. 299 - Omitir, em documento público ou particular, declaração que nele deveria constar, ou nele inserir ou fazer inserir Declaração falsa ou diversa da que deveria ser escrita, com o fim de prejudicar direito, criar obrigação u alterar a verdade sobre o fato juridicamente relevante. Pena: reclusão de 1 (um) a 5 (cinco) anos e multa, se o documento é público e reclusão de 1 (um) a 3 (três) anos, se o documento é particular".

5.5.6. Dispensa da CHA

Somente os condutores de dispositivos flutuantes e de embarcações miúdas sem propulsão mecânica (não movimentadas por máquinas ou motores), utilizados para recreio ou para prática de esporte, estão dispensados da habilitação de amador.

5.6. SUSPENSÃO DA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO DE AMADOR

O Capitão, Delegado ou Agente poderá suspender uma CHA, nos casos de cometimento de infrações constantes do RLESTA, quando aplicável. Assim, de acordo com a infração praticada, será instaurado o devido processo administrativo de Auto de Infração, detalhado nas Normas da Autoridade Marítima para Inspeção Naval (NORMAM-301/DPC). Nesse sentido, após julgamento do referido processo administrativo, poderá ser aplicada a penalidade de suspensão da CHA por até doze meses.

5.7. CANCELAMENTO DA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO DO AMADOR

O descumprimento ao inciso I do art. 23 do RLESTA, qual seja, "*conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica*" , poderá ensejar na imposição da pena de suspensão da Carteira de habilitação de Amador (CHA)

por até 120 dias. A reincidência sujeitará o infrator à pena de cancelamento da referida habilitação.

Em consonância com o art. 28 da LESTA, decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua CHA-MTA, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para o seu processo de emissão inicial.

5.8. HABILITAÇÃO ESTRANGEIRA

Serão aceitos os documentos de habilitação de amador emitidos, exclusivamente, por Autoridades Marítimas estrangeiras, desde que os seus campos estejam preenchidos nos idiomas português, espanhol ou inglês, acompanhado obrigatoriamente pelo seu passaporte ou documento de identificação com foto, este último apenas para o caso de países-membros do Mercosul.

Não é permitida a concessão de CHA, por equivalência, a nenhuma habilitação estrangeira, cabendo ao condutor que deseje se habilitar como amador em qualquer uma das categorias, iniciar o processo de habilitação de amador a partir da categoria ARA, cumprindo todo o rito previsto no art. 5.4 desta norma.

5.9. MARINHEIRO PROFISSIONAL DE ESPORTE E RECREIO (MPER)

Conforme o Art. 2º da Lei nº 15.283, de 18 de dezembro de 2025, considera-se MPER o indivíduo detentor de habilitação para conduzir e operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não comercial, contratado especificamente para esse fim.

O MPER caracteriza-se, em sua essência, como um navegador amador, devendo estar devidamente habilitado em uma das categorias previstas nesta norma.

A atuação desse profissional limita-se exclusivamente à condução de embarcações nas áreas de navegação abrangidas pela sua certificação, sendo expressamente vedado o exercício de atividades de caráter comercial, conforme as restrições estabelecidas nos parágrafos 1º, 2º e 3º do referido artigo da Lei nº 15.283/2025.

Os referidos profissionais, bem como os amadores e suas respectivas embarcações, sujeitam-se integralmente ao cumprimento da Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e do Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA).

5.10. DISPOSIÇÕES GERAIS

Incentiva-se que o amador mantenha-se atualizado e observe o cumprimento da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, das normas e regulamentos dela decorrentes (Normas da Autoridade Marítima e Normas e Procedimentos das Capitanias dos Portos/Normas e Procedimentos das Capitanias Fluviais - NPCP/NPCF) e do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), no que se refere à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.

Casos omissos serão decididos pelo Diretor de Portos e Costas após consultas efetuadas pelas CP/DL/AG.

retirá-la, será notificado a fazê-lo, sob pena de ser a embarcação leiloada ou incorporada ao patrimônio da União.

7.10.4. a embarcação apreendida somente será restituída ao seu legítimo proprietário depois que forem quitadas:

a) as despesas realizadas em decorrência da apreensão da embarcação; e

b) as despesas realizadas com a guarda e conservação da embarcação.

SEÇÃO IV
DISPOSIÇÕES GERAIS

7.11. DOS NÍVEIS DE REPRESENTAÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA

Para efeitos de Julgamento do Auto de Infração, Aplicação de Penalidades e Medidas Administrativas, e consequentes pedidos de recurso e recurso em grau superior (última instância administrativa) são os seguintes os Representantes e Agentes da Autoridade Marítima, exercida na forma de Lei:

7.11.1. Agentes da Autoridade Marítima:

a) Na área de jurisdição da sede da Capitania dos Portos (CP), o Capitão dos Portos ou o Oficial designado por ato do Capitão dos Portos; e

b) Nas áreas de jurisdição das Delegacias (DL) e Agência (AG), os respectivos Delegados e Agentes.

7.11.2. Representante da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário:

Em última instância recursal, o Diretor de Portos e Costas (DPC).

7.12. CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÃO EM ESTADO DE EMBRIAGUEZ

7.12.1. Aplicação

Visando à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, o condutor deverá cumprir todas as regras e normas de tráfego. Cabe ao Agente da Autoridade Marítima, no decorrer das ações de Inspeção Naval, aplicar no condutor o teste de alcoolemia com o etilômetro, especialmente quando o condutor da embarcação apresentar sinais característicos de embriaguez.

Recusando-se o condutor a submeter-se ao teste de alcoolemia, este será notificado com base no inciso VIII do art. 23 do RLESTA, bem como impedido de conduzir a embarcação. Para a referida infração, a penalidade prevista é a multa do grupo C daquele Regulamento ou suspensão do Certificado de Habilitação (CHA ou CIR) por até 30 dias.

Para efeito de aplicação desta norma, é considerado estado de embriaguez aquele em que o condutor da embarcação esteja sob a influência de álcool, fora dos limites estabelecidos, ou de qualquer substância entorpecente ou tóxica.

7.12.2. Limites de teor alcoólico

Consideram-se como limites de teor alcoólico, para fins de aplicação de procedimentos administrativos, a concentração igual ou superior a 0,25 miligramas (zero vírgula vinte e cinco miligramas) de álcool por litro de ar alveolar ou 0,05% de teor de álcool no sangue, hipótese na qual será considerado estado de embriaguez.

A concentração inferior a 0,25 miligramas (zero vírgula vinte e cinco miligramas) de álcool por litro de ar alveolar ou 0,05% de teor de álcool no sangue não é considerada estado de embriaguez e, portanto, não se aplicam as medidas ou procedimentos administrativos.

7.12.3. Teste de alcoolemia

O índice de alcoolemia em condutores de embarcações será auferido por etilômetros aprovados pelo Instituto Nacional de Metrologia e Qualidade Industrial - INMETRO e aferidos por aquele Instituto ou órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade - RBMLQ.

O seu resultado deverá ser assinado pelo condutor da embarcação. Na eventualidade de negar-se a assinar, o resultado será firmado, de preferência, por duas testemunhas.

Na hipótese do teor alcoólico estar acima do limite permitido (0,25 miligramas de álcool por litro de ar alveolar), este será notificado com base no inciso I do art. 23 do RLESTA, bem como impedido de conduzir a embarcação. Para a referida infração, a penalidade prevista é a suspensão do Certificado de Habilitação (CHA ou CIR) por até 120 dias. A reincidência sujeitará o infrator à pena de cancelamento da sua habilitação.

7.12.4. Medidas administrativas

Nos casos em que for constatado estado de embriaguez ou haja recusa ao teste de alcoolemia por parte do condutor, conforme descrito nos incisos 7.12.1 e 7.12.2, deverão ser aplicadas medidas administrativas pelos Inspetores Navais, como retirada de tráfego ou impedimento de saída e apreensão da embarcação, caso não haja outro condutor devidamente habilitado. Caso se apresente outro condutor no momento da Inspeção Naval, este também deverá se submeter ao teste de alcoolemia.

Paralelamente, será iniciada a aplicação de procedimentos administrativos de Auto de Infração e em seguida será encaminhado à autoridade policial local, por meio de Ofício, os documentos que comprovam a infração, a fim de viabilizar as providências cabíveis na esfera criminal.

O julgamento do Auto de Infração poderá penalizar o infrator com multa ou suspensão da Habilitação (CIR ou CHA) por até 120 dias ou acarretar no cancelamento da mesma, no caso de reincidência, conforme preconiza o art. 23 do RLESTA.

7.13. INSCRIÇÃO NA DÍVIDA ATIVA DA UNIÃO

O não pagamento de multa imposta dentro dos noventa dias contados a partir do fim do prazo para recolhimento de multa, relativos aos Autos de Infração julgados que totalizem um valor igual ou superior a R$ 1.000,00, associados a um mesmo CPF/CNPJ, implicará na inscrição em Dívida Ativa da União. Após a dívida ser regularmente inscrita na Procuradoria

WWW.CAPITAO-AMADOR.COM

Continue estudando

Treino de questões no Telegram

Questões de Arrais-Amador por assunto, direto no celular: você responde, vê o gabarito e acompanha onde está errando. Aponte a câmera para o código ou toque no endereço.

t.me/capitao_amador_bot

Simulado gratuito no site

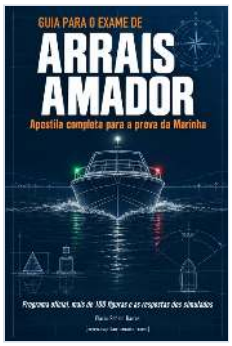
Banco com mais de 4.600 questões de Arrais-Amador, por assunto ou em prova completa de 40 questões com cronômetro: www.capitao-amador.com/arrais-amador/simulado

A outra parte desta apostila gratuita

Parte 1: A Embarcação, Manobra e Segurança. Nomenclatura, embarcações miúdas, cabos e nós, leme e hélice, atracação, fundeio, homem ao mar, estabilidade, sobrevivência, incêndio e primeiros socorros.

Para baixar: www.capitao-amador.com/arrais-amador/apostila

O livro para o exame de Arrais-Amador



Guia para o Exame de Arrais-Amador

Tudo o que cai na prova, explicado do zero e conferido nas normas em vigor: os 14 itens do programa oficial da NORMAM-211, na ordem, com figuras. Serve também para o Motonauta. E-book Kindle.

www.capitao-amador.com/livros

Os livros, o simulado e o treino no Telegram são do www.capitao-amador.com, independentes da Marinha do Brasil. As publicações reproduzidas neste compilado pertencem aos órgãos e autores indicados em cada parte.