

**MARINHA DO BRASIL**  
**DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS**  
**ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO**  
**CURSO DE FORMAÇÃO DE AQUAVIÁRIOS**  
**(CFAQ I-M)**



1ª.edição  
Rio de Janeiro  
2013

© 2013 direitos reservados à Diretoria de Portos e Costas

**Autor:** Professor Marcelo **Muniz** Santos

**Revisão Pedagógica:**

**Revisão ortográfica:**

**Diagramação/Digitação:** Invenio Design

**Coordenação Geral:**

\_\_\_\_\_ exemplares

Diretoria de Portos e Costas  
Rua Teófilo Otoni, n. 4 – Centro  
Rio de Janeiro, RJ  
20090-070  
<http://www.dpc.mar.mil.br>  
[secom@dpc.mar.mil.br](mailto:secom@dpc.mar.mil.br)

Depósito legal na Biblioteca Nacional conforme Decreto nº 1825, de 20 de dezembro de 1907.

IMPRESSO NO BRASIL / PRINTED IN BRAZIL

## **APRESENTAÇÃO**

Em qualquer atividade é fundamental o conhecimento dos aspectos importantes referentes as normas administrativas que regulam o setor. Nesta disciplina são apresentadas, além de aspectos gerais associados a atividade da carreira, a legislação pertinente sobre meio ambiente e sobre o controle pelo estado do porto.



# SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO.....</b>	<b>3</b>
<b>UNIDADE 1 – ASPECTOS GERAIS .....</b>	<b>7</b>
1.1 AUTORIDADE MARÍTIMA.....	7
1.2 ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS.....	8
1.2.1 Mar territorial brasileiro .....	9
1.2.2 Zona Contígua.....	10
1.2.3 Zona Econômica Exclusiva .....	10
1.2.4 Plataforma Continental.....	10
1.3 PROCEDIMENTOS EM FAIXAS NOS PORTOS.....	12
1.4 ARRIBADA E ABRIGO.....	16
<b>UNIDADE 2 – ASPECTOS GERAIS DA CARREIRA DE AQUAVIÁRIOS .....</b>	<b>17</b>
2.1 FLUXO DE CARREIRA.....	17
2.2 CADERNETA DE INSCRIÇÃO E REGISTRO – CIR.....	21
2.3 CAUSAS DE CANCELAMENTO E DE APREENSÃO DA CIR .....	22
2.4 TEMPO DE EMBARQUE.....	22
2.5 ROL DE EQUIPAGEM.....	23
2.6 ATRIBUIÇÕES DO COMANDANTE E COMPETÊNCIA PARA APLICAR PENALIDADES..	23
2.7 FALTAS DISCIPLINARES.....	24
2.8 ATRIBUIÇÕES DOS MARÍTIMOS.....	24
2.9 OBRIGAÇÕES DE TRABALHO E PREVIDÊNCIA SOCIAL .....	26
<b>UNIDADE 3 – LEGISLAÇÃO AMBIENTAL.....</b>	<b>27</b>
3.1 CARGAS PERIGOSAS.....	27
3.2 MEDIDAS DE SEGURANÇA NO MANUSEIO DE CARGAS PERIGOSAS .....	27
3.3 COMBATE À POLUIÇÃO.....	28
3.4 TRANSPORTE DE ÓLEO, SUBSTÂNCIA NOCIVA OU PERIGOSA .....	29
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>31</b>
<b>ANEXO .....</b>	<b>32</b>



# UNIDADE 1

## ASPECTOS GERAIS

### 1.1 AUTORIDADE MARÍTIMA

É o representante legal do país, responsável, dentre outras atribuições, pelo ordenamento e regulamentação das atividades da Marinha Mercante, cabendo a ela promover a implementação e a execução da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana, 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.

A Autoridade Marítima no Brasil é o Comandante da Marinha.

O Diretor de Portos e Costas é o representante da Autoridade Marítima para a Marinha Mercante, Segurança do Tráfego Aquaviário e Meio Ambiente.

Estão sob sua responsabilidade os assuntos concernentes à Marinha Mercante, ao Ensino Profissional Marítimo e aos Aquaviários, à segurança do Tráfego Aquaviário, à Inspeção Naval, à segurança das embarcações, à praticagem e à prevenção de poluição ambiental por parte de navios, plataformas e suas estações de apoio e à poluição causada por vazamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional,

As representações da Autoridade Marítima referentes a fiscalização do cumprimento das normas de Segurança do Tráfego Aquaviário e do Meio Ambiente, são exercidas pelos Comandantes de Distritos Navais e do Comando Naval da Amazônia Ocidental, diretamente ou por meio das Capitânicas dos Portos e Capitânicas Fluviais, suas Delegacias e Agências, denominadas Agentes da Autoridade Marítima.

De acordo com o artigo 4º da Lei n. 9.537 de 11 de Dezembro de 1997(LESTA), que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, são **atribuições da Autoridade Marítima:**

1) elaborar normas para:

- ✓ habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;
- ✓ tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;
- ✓ realização de inspeções navais e vistorias;
- ✓ arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

- ✓ inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;
- ✓ cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;
- ✓ 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;
- ✓ 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;
- ✓ cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;
- ✓ estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;
- ✓ aplicação de penalidade pelo Comandante.

## 2) Cabe ainda à Autoridade Marítima:

- ✓ determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada
- ✓ determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação
- ✓ estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas
- ✓ estabelecer os limites da navegação interior
- ✓ 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
- ✓ executar a inspeção naval
- ✓ executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

## 1.2 ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

No que concerne aos espaços marítimos, todo Estado costeiro tem o direito de estabelecer um Mar Territorial de até 12 milhas náuticas (cerca de 22 km), uma Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e uma Plataforma Continental (PC) estendida, cujos limites exteriores são determinados pela aplicação de critérios específicos.

Os Estados exercem soberania plena no Mar Territorial. Na ZEE e na PC, a jurisdição dos Estados se limita à exploração e ao aproveitamento dos recursos naturais. Na ZEE, todos os bens econômicos no seio da massa líquida, sobre o leito do mar e no subsolo marinho são privativos do país ribeirinho. Como limitação, a ZEE não se estende além das 200 milhas náuticas (370 km) do litoral continental e insular.

A Plataforma Continental, é o prolongamento natural da massa terrestre de um Estado costeiro. Em alguns casos, ela ultrapassa a distância de 200 milhas da ZEE. Pela Convenção sobre o Direito do Mar, o Estado costeiro pode pleitear a extensão da sua Plataforma Costeira até o limite de 350 milhas náuticas (648 km), observando-se alguns parâmetros técnicos. É o caso do Brasil, que apresentou, em setembro de 2004, o seu pleito de extensão da PC brasileira às Nações Unidas.



De acordo com a NORMAM 04 as águas jurisdicionais brasileiras compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer.

A Lei Nº 8.617 de 04 de Janeiro de 1993, que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira define:

### **1.2.1 Mar territorial brasileiro**

- ✓ compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.
- ✓ A soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo.
- ✓ É reconhecido aos navios de todas as nacionalidades o direito de passagem inocente no mar territorial brasileiro.
- ✓ A passagem será considerada inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Brasil, devendo ser contínua e rápida.
- ✓ A passagem inocente poderá compreender o parar e o fundear, mas apenas na medida em que tais procedimentos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave, ou tenham por fim prestar auxílio a pessoas a navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave.

- ✓ Os navios estrangeiros no mar territorial brasileiro estarão sujeitos aos regulamentos estabelecidos pelo Governo brasileiro.

### **1.2.2 Zona Contígua**

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

Na zona contígua, o Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para:

- I – evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu território ou no seu mar territorial;
- II – reprimir as infrações às leis e aos regulamentos, no seu território ou no seu mar territorial.

### **1.2.3 Zona Econômica Exclusiva**

A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Na zona econômica exclusiva, o Brasil tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos. O Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marítimo, bem como a construção, operação e uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas.

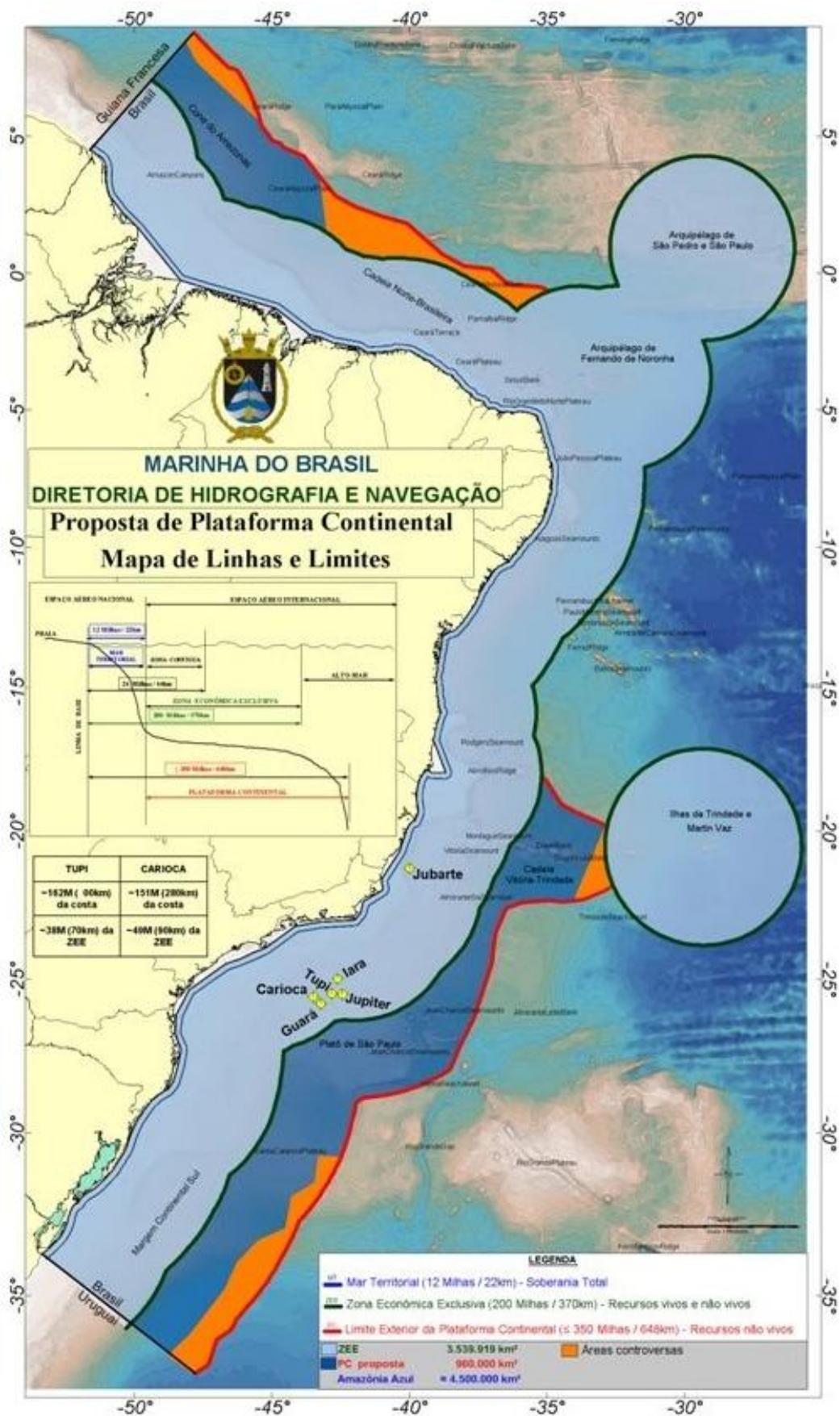
A investigação científica marinha na zona econômica exclusiva só poderá ser conduzida por outros Estados com o consentimento prévio do Governo brasileiro, nos termos da legislação em vigor que regula a matéria.

É reconhecido a todos os Estados o gozo, na zona econômica exclusiva, das liberdades de navegação e sobrevôo, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com a referidas liberdades, tais como os ligados à operação de navios e aeronaves.

### **1.2.4 Plataforma Continental**

A plataforma continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

O limite exterior da plataforma continental será fixado de conformidade com os critérios estabelecidos no art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982.



O Brasil exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental, para efeitos de exploração dos recursos naturais.

Os recursos naturais a que se refere a Lei, são os recursos minerais e outros recursos não-vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, àquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo, ou que só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo.

No exercício de sua jurisdição, tem ainda o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marinho, bem como a construção, operação e o uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas.

O Governo brasileiro tem o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os seus fins.

### 1.3 PROCEDIMENTOS EM FAINAS NOS PORTOS

Todas as embarcações inscritas nas Capitânicas e repartições subordinadas só podem usar na popa a Bandeira Nacional.

Ocasões em que a embarcação brasileira usará obrigatoriamente a Bandeira Nacional:

- ✓ na entrada e saída dos Portos;
- ✓ quando navegando à vista de outra embarcação, de povoação ou de farol com guarnição;
- ✓ em porto nacional, das 08:00 horas ao pôr do sol, e
- ✓ em porto estrangeiro, acompanhando o cerimonial do país.

As embarcações mercantes nacionais em movimento, ao se avistarem, no período compreendido entre 08:00 horas e o pôr-do-sol, deverão proceder ao cumprimento, içando e arriando a Bandeira Nacional. Cabe à embarcação mercante a iniciativa do cumprimento, quando o avistado for navio de guerra.

A Bandeira nacional deve estar nas especificações previstas em lei e em bom estado de conservação.

O embandeiramento e o ato de içar bandeiras nos mastros e entre mastros como sinal de respeito à data representativa de um fato nacional relevante.

O embandeiramento pode ser: em Grande Gala, Pequena Gala e Funeral.

O de **Grande Gala** é feito com as bandeiras do Código Internacional de Sinais (CIS) em arco, e com a Bandeira Nacional, também içada nos topos dos mastros, nas seguintes datas:

- ✓ 7 de setembro – Dia da Independência
- ✓ 15 de novembro – Proclamação da República.

O de **Pequena Gala** é feito içando somente a Bandeira Nacional nos topos dos mastros, nas seguintes datas:

- ✓ 1º de janeiro – Primeiro dia do ano
- ✓ 1º de maio – Dia do Trabalho
- ✓ 11 de junho – Batalha Naval do Riachuelo
- ✓ 19 de novembro – Dia da Bandeira
- ✓ 13 de dezembro – Dia do marinheiro
- ✓ 25 de dezembro – Natal

O embandeiramento em **Funeral** é feito içando a Bandeira Nacional à meia-adriça, tanto nos mastros como na popa, na data de 2 de novembro – Finados e, também, na determinação de luto oficial.

Os embandeiramentos de Grande Gala, Pequena Gala e Funeral serão içados às 08:00 horas e arriados ao pôr do sol. No dia de 19 de novembro, o embandeiramento será içado às 12:00 horas.

Os tripulante, na execução de suas tarefas, deverá ter máxima atenção para não colocar em risco sua vida e a dos demais.

Exemplos de deveres e responsabilidades dos tripulantes.

- ✓ inspecionar o navio a intervalos apropriados;
- ✓ inspecionar as condições e fixação das escadas de portaló e quebra peito;
- ✓ inspecionar as condições dos ferros, amarras e espias do navio;
- ✓ observar as condições de tempo e de mar;
- ✓ observação dos procedimentos de segurança no trabalho e prevenção contra incêndio;
- ✓ prevenção da poluição ambiental pelo navio;
- ✓ nas situações de emergência, acionar os alarmes e avisar ao comandante e oficiais;
- ✓ não se ausentar de bordo sem prévio consentimento;
- ✓ executar com zelo e eficiência os serviços que lhe competem;
- ✓ abster-se de rixas e desordens a bordo;
- ✓ manter sempre a educação e boas práticas com os demais tripulantes.

É proibido aos navios atracados manterem escadas de portaló arriadas no bordo do mar. A escada de quebra peito deverá permanecer rebatida em seu berço, durante toda a estadia do navio no porto.

Deve ser cumprida a rotina de treinamentos de emergência, tais como atender aos postos de emergência previstos na tabela mestra e demais instruções.

O costado do navio deverá ser iluminado no bordo do mar para permitir melhor proteção

Quanto à conservação de bordo, deve-se verificar:

- ✓ se a vedação e estanqueidade estão satisfatórias;
- ✓ se vigias e portas da superestrutura estão em boas condições.

### Quanto aos exercícios com embarcações de salvatagem:

- ✓ todos os membros da tripulação designados para tarefas deverão estar familiarizados com elas, antes do início da viagem;
- ✓ os exercícios, na medida do possível, devem ser realizados como em situação real;
- ✓ todo tripulante deve participar de pelo menos um exercício de abandono e de incêndio por mês;
- ✓ quando o navio sofrer uma mudança de mais de 25% da tripulação e os novos tripulantes não tiverem realizado exercícios no mês precedente, os exercícios deverão ser realizados em até 24 horas.

É atribuição de todos os tripulantes zelar pela segurança do navio no porto e em viagem.

### **Orientações para estadia do navio no porto**

#### **1. VIGIE O NAVIO E A CARGA**

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

#### **2. ILUMINE O NAVIO E SEU COSTADO**

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

#### **3. ESTABELEÇA COMUNICAÇÕES PARA APOIO EXTERNO**

Instale, sempre que possível, uma linha telefônica que seja de fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As Autoridades do Porto mantêm serviços de vigilância.

Manter escuta no canal 16 VHF. Pedir auxílio se necessário.

#### **4. CONTROLE OS ACESSOS À CARGA E AOS COMPARTIMENTOS HABITÁVEIS**

O camarote do Comandante é um dos principais objetivos de assaltantes. Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados quando desocupados.

Não se deve comentar sobre o tipo de carga a bordo, principalmente quando são cargas de valor. Procure estivar os contêineres com cargas valiosas de forma a obstruir os seus tampões de acesso. Isole os meios de acesso ao navio, e também, os acessos às suas áreas internas, criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle por meio do vigia.

### **5. MANTENHA AS VIGIAS FECHADAS**

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso a intrusos. Deixe-as fechadas com os grampos passados sempre que se ausentar. Procure manter, também, os acessos às áreas internas trancados.

### **6. NÃO DEIXE OBJETOS DE VALOR EXPOSTOS**

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

### **7. MANTENHA AS ESCADAS RECOLHIDAS**

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

### **8. EM CASO DE ASSALTO**

- I. não hesite em soar o sinal de alarme geral do navio em caso de ameaça do assalto;
- II. procure manter a iluminação adequada para ofuscar permanentemente os oponentes, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado;
- III. dê o alarme, através de contato rádio VHF - Canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta permanente das autoridades de terra (conhecer a estrutura existente no porto). A eficácia de socorro pela Polícia Federal depende do alarme antecipado;
- IV. usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais como holofotes e sinalizadores náuticos;
- V. se adequado, para proteger as vidas de bordo, e sob inteira responsabilidade do Comandante, use medidas para repelir a abordagem, como uso de holofotes de grande potência para o ofuscamento dos agressores ou mesmo guarnecendo jatos d'água ou sinalizadores náuticos contra áreas de abordagem; e
- VI. não realizar atos de heroísmo.

### **9. MANTENHA OS VIGIAS CONTRATADOS SOB CONTROLE DO OFICIAL DE SERVIÇO**

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

### **10. COMUNIQUE À POLÍCIA FEDERAL QUALQUER OCORRÊNCIA RELATIVA A FURTO, ROUBO OU ASSALTO**

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

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

Qualquer omissão de fato ou informação inverídica para o despacho, seja por vício ou erro, será considerada falta grave a ser apurada e o principal indiciado pode ser o Comandante.

As embarcações mercantes estrangeiras e as nacionais com mais de 20 AB são obrigadas a emitir a **Parte de Entrada**.

As embarcações mercantes estrangeiras e nacionais com mais de 20 AB têm obrigatoriedade de emissão da Parte de Saída, que será encaminhada pelo comandante da embarcação, armador ou seu preposto, utilizando modelo específico. A **Parte de Saída** deve ser encaminhada ao Órgão de Despacho até 6 horas após a saída.

#### **1.4 ARRIBADA E ABRIGO**

A alteração do porto de destino, arribada ou abrigo será autorizada, desde que previamente solicitada à Capitania dos Portos, nas seguintes situações:

- ✓ acrescentar porto de escala para abastecimento;
- ✓ prestar serviços médico-hospitalares a passageiro ou tripulante, cujo tratamento não poderia ser administrado com os recursos de bordo, desde que, para tal ocorrência, não tenham contribuído as pessoas, serviços ou aparelhos de bordo;
- ✓ substituir o porto de destino, sem prejuízo de terceiros, quando ocorrer o aparecimento de carga em porto diferente e sem prejuízos dos controles estabelecidos pelos diversos órgãos federais na fiscalização marítima;
- ✓ desembarcar corpo de tripulante ou passageiro, que tenha falecido por causa natural, devidamente comprovada por laudo;
- ✓ solicitação de abrigo em caso de mau tempo; e
- ✓ arribada de embarcações avariadas

Qualquer embarcação que venha arribar em portos nacionais em decorrência de avaria ou sinistro, mesmo que esteja em atividade de assistência SAR, deverá ter sua entrada condicionada até que o Comandante declare formalmente que as suas condições de flutuabilidade são estáveis e que não há risco para o meio ambiente.

## UNIDADE 2

### ASPECTOS GERAIS DA CARREIRA DE AQUAVIÁRIOS

#### 2.1 FLUXO DE CARREIRA

Legislação pertinente

**CLT**

**LESTA**

**RELESTA**

**NORMAM 13**

A carreira do aquaviário, ou seja, a formação, certificação e controle do pessoal da Marinha Mercante, é regulada pela NORMAM 13.

Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RELESTA) e regulamentou a Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1977 (LESTA), que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em águas sob Jurisdição Nacional.

As Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários - NORMAM 13, aprovadas pela Portaria n. 111, de 16 de dezembro de 2003, estabelecem os procedimentos relativos à carreira dos Aquaviários, em cumprimento da Lei mencionada e sua regulamentação. A NORMAM 13, foi elaborada buscando atender a Convenção Internacional sobre Padrão de Treinamento de Marítimos e de Certificação em Serviço de Quarto, mais conhecida como STCW-78/95 (Standards of Training Certification and Watchkeeping) da Organização Marítima Internacional (IMO).

Os quadros a seguir mostram como são classificados os aquaviários no Brasil.

#### PRIMEIRO GRUPO

CAPITÃO DE LONGO CURSO (**)	CLC
CAPITÃO DE CABOTAGEM (**)	CCB
PRIMEIRO OFICIAL DE NÁUTICA (**)	1ON
SEGUNDO OFICIAL DE NÁUTICA (**)	2ON
MESTRE DE CABOTAGEM (***)	MCB
CONTRAMESTRE (***)	CTR
MARINHEIRO DE CONVÉS (***)	MNC
MOÇO DE CONVÉS (***)	MOC
MARINHEIRO AUXILIAR DE CONVÉS (***)	MAC
OFICIAL SUPERIOR DE MÁQUINAS (**)	OSM
PRIMEIRO OFICIAL DE MÁQUINAS (**)	1OM
SEGUNDO OFICIAL DE MÁQUINAS (**)	2OM
CONDUTOR DE MÁQUINAS (***)	CDM
ELETRICISTA (***)	ELT

MARINHEIRO DE MÁQUINAS (***)	MNM
MOÇO DE MÁQUINAS (***)	MOM
MARINHEIRO AUXILIAR DE MÁQUINAS (***)	MAM

### **SEGUNDO GRUPO**

CAPITÃO FLUVIAL (**)	CFL	
PILOTO FLUVIAL (***)	PLF	
CONVÉS MESTRE FLUVIAL (***)	MFL	
CONTRAMESTRE FLUVIAL (***)	CMF	
MARINHEIRO FLUVIAL DE CONVÉS (***)	MFC	
MARINHEIRO FLUVIAL AUXILIAR DE CONVÉS (***)	MAF	
SUPERVISOR MAQUINISTA-MOTORISTA FLUVIAL (**)		SUF
MÁQUINAS CONDUTOR MAQUINISTA MOTORISTA FLUVIAL (***)		CTF
MARINHEIRO FLUVIAL DE MÁQUINAS (***)		MFM
MARINHEIRO FLUVIAL AUXILIAR DE MÁQUINAS (***)		MMA

### **TERCEIRO GRUPO**

PATRÃO DE PESCA DE ALTO MAR (***)		PAP
PATRÃO DE PESCA NA NAVEGAÇÃO INTERIOR (***)		PPI
CONVÉS CONTRAMESTRE DE PESCA NA NAVEGAÇÃO INTERIOR (***)		CPI
PESCADOR PROFISSIONAL ESPECIALIZADO (***)		PEP
PESCADOR PROFISSIONAL		POP
APRENDIZ DE PESCA (***)		APP
CONDUTOR MOTORISTA DE PESCA (***)		CMP
MÁQUINAS MOTORISTA DE PESCA (***)		MOP
APRENDIZ DE MOTORISTA (***)		APM

### **CÂMARA**

ENFERMEIRO (***)		ENF
AUXILIAR DE SAÚDE (***)		ASA
CÂMARA TAIFEIRO (***)		TAA
COZINHEIRO (***)		CZA

(\*) Os aquaviários da Seção de Saúde e Câmara são comuns ao 1º Grupo-Marítimos, 2º Grupo - Fluviários e 3º Grupo - Pescadores, quando necessários.

(\*\*) Categorias de Oficiais

(\*\*\*) Categorias de Subalternos

### **Equivalência**

Além de Grupos e Categorias, as normas estabelecem níveis de equivalência entre as Categorias dos vários grupos.

A comparação dos aquaviários por Níveis de Equivalência é válida, somente, para efeito de hierarquização entre categorias num mesmo grupo e para correspondência entre aquaviários de grupos distintos, a bordo. O nível de equivalência não deverá ser considerado como fator determinante nas eventuais transferências de categoria entre grupos de aquaviários.

Vejamos a seguir os níveis de equivalência nas seções de Convés e Máquinas:

## NÍVEIS DE EQUIVALÊNCIA

### → SEÇÃO DE CONVÊS

Equivalência	1º Grupo Marítimos	2º Grupo Fluviários	3º Grupo Pescadores
10	CLC	-	-
9	CCB	-	-
8	1ON	-	-
7	2ON	CFL	-
6	MCB	PLF	PAP
5	CTR	MFL	PPI
4	MNC	CMF	CPI
3	MOC	MFC	PEP
2	MAC	MAF	POP
1	-	-	APP

### → SEÇÃO DE MÁQUINAS

Equivalência	1º Grupo Marítimo	2º Grupo Fluviários	3º Grupo Pescadores
9	OSM	-	-
8	10M	-	-
7	20M	SUF	-
5	CDM/ELT	CTF	-
4	MNM	-	-
3	MOM	MFM	CMP
2	MAM	MMA	MOP
1	-	-	APM

### → SEÇÃO DE CÂMARA

EQUIVALÊNCIA	1º, 2º E 3º GRUPOS
2	CZA e TAA

Os Praticantes de Náutica (PON) e de Máquinas (POM) são considerados como categorias especiais e situam-se, hierarquicamente, quando embarcados para estágio de adestramento e instrução, entre os Oficiais e os subalternos.

### → SEÇÃO DE SAÚDE

EQUIVALÊNCIA	1º, 2º e 3º GRUPOS
5	ENF
2	ASA

### → DEMAIS GRUPOS

#### ⇒ 4º Grupo – Mergulhadores

CATEGORIA	SIGLA	EQUIVALÊNCIA
Mergulhador que opera com Mistura Gasosa Artificial	MGP	4
Mergulhador que opera com Ar Comprimido	MGE	3

## ⇒ 5º Grupo – Práticos

---

Restrita ao desempenho de suas atividades profissionais a bordo, os integrantes do Grupo de Práticos receberão Certificados e CIR nas seguintes categorias:

CATEGORIA	SIGLA	EQUIVALÊNCIA
Prático	PRT	8
Praticante de Prático	PRP	7

## ⇒ 6º Grupo – Agentes de Manobra e Docagem (AMD)

---

Restrita ao desempenho de suas atividades profissionais a bordo, os Agentes de Manobra e Docagem receberão Certificado de Habilitação (modelo DPC-2310) e CIR.

CATEGORIA	SIGLA	EQUIVALÊNCIA
Agente de Manobra e Docagem	AMD	7

---

### **Transferências**

A transferência de categorias de aquaviários de Grupos e/ou Seções exige criteriosa avaliação de competência. Deve ser analisado o conteúdo programático dos cursos realizados, à época, na formação anterior e, se for caso, complementar a formação atual necessária com aulas, treinamento, embarque e/ou provas escritas ou práticas, de forma a nivelar sua formação profissional com os requisitos mínimos estabelecidos para a nova categoria pretendida.

A transferência poderá ser concedida, em caráter excepcional, pelo Capitão dos Portos, mediante requerimento do interessado, observando:

- ✓ os requisitos de habilitação para inscrição no Grupo pretendido;
- ✓ os requisitos de ingresso na Categoria pretendida; e
- ✓ justificativa de necessidade do mercado de trabalho.

O nível de equivalência atribuído às determinadas categorias não pode ser considerado para estabelecer comparação de competência entre aquaviários de grupos diferentes, pois, para certas categorias, as diferenças de qualificação/habilitação para um mesmo nível podem ser significativas quando comparando-se aquaviários de grupos diferentes. Outro fator que pode aumentar, significativamente, essas diferenças é a experiência profissional do aquaviário em questão.

### **Transferências por extinção de grupo e de categorias**

#### **➤ Extinção do Grupo Regional**

A extinção do Grupo Regional resultou na distribuição de seus integrantes pelo 1º Grupo - Marítimos e 5º Grupo - Práticos, com a seguinte equivalência de categorias:

### **1º Grupo – Marítimos**

Os aquaviários integrantes das categorias de 1º e 2º Oficiais de Radiocomunicações - categorias em extinção - poderão se tornar 2º Oficial de Náutica - 2ON desde que aprovados em Curso de Readaptação de Oficial de Radiocomunicações para 2º Oficial de Náutica (RSON).

O Primeiro e Segundo Condutor de Máquinas (1CD e 2CD) passam a ser Condutor de Máquinas (CDM), nível de equivalência 5.

O Primeiro e Segundo Eletricista (1EL e 2EL), seção de máquinas, passam a ser Eletricista (ELT), nível de equivalência 5.

O Primeiro e Segundo Cozinheiro (1CZ e 2 CZ), seção de câmara, passam a ser Cozinheiro (CZA), nível de equivalência 2.

O Primeiro e Segundo Taifeiro (1TA e 2TA), seção de câmara, passam a ser Taifeiro (TAA), nível de equivalência 2.

O Auxiliar de Saúde (ASD), seção de saúde, passa a ser Auxiliar de Saúde (ASA), nível de equivalência 3.

### **2º Grupo – Fluviários**

O Condutor-Motorista Fluvial (CTF) e o Condutor-Maquinista Fluvial (CQF), seção de máquinas, passam a ser Condutor Maquinista Motorista Fluvial (CTF), nível de equivalência 5.

O Cozinheiro Fluvial (CZF), seção de câmara, passa a ser Cozinheiro (CZA), nível de equivalência 2.

O Primeiro e Segundo Taifeiro Fluvial (1TA e 2TA), seção de câmara, passam a ser Taifeiro (TAA), nível de equivalência 2.

O Auxiliar de Saúde (ASF), seção de saúde, passa a ser Auxiliar de Saúde (ASA), nível de equivalência 3.

### **3º Grupo – Pescadores**

O Patrão de Pesca Costeira (PCP), seção de convés, passa a ser Patrão de Pesca na Navegação Interior (PPI)PCP, nível de equivalência 5.

O Patrão de Pesca Regional (PRP), seção de convés, passa a ser Contramestre de Pesca na Navegação Interior (CPI), nível de equivalência 4.

## **2.2 CADERNETA DE INSCRIÇÃO E REGISTRO – CIR**

Após aprovação em curso do Ensino Profissional Marítimo, o candidato será inscrito numa Capitania dos Portos e será expedida uma **Caderneta de Inscrição e Registro (CIR)** onde serão feitas obrigatoriamente as seguintes anotações:

- ✓ dados de identificação do Aquaviário;
- ✓ averbação de cursos e outras certificações;

- ✓ categoria profissional;
- ✓ anexação de certificados, averbação de títulos de habilitação;
- ✓ data e local do embarque ou do desembarque;
- ✓ dados da embarcação; e
- ✓ histórico (anotações, elogios e atos de bravura, informação de saúde e outros dados necessários).

### **2.3 CAUSAS DE CANCELAMENTO E DE APREENSÃO DA CIR**

O cancelamento será efetuado nos seguintes casos:

- ✓ requerimento do aquaviário;
- ✓ determinação da lei vigente;
- ✓ como medida disciplinar imposta pela Autoridade Marítima ou seu representante;
- ✓ falecimento;
- ✓ quando o inscrito deixar de exercer sua Profissão de Aquaviário, por mais de 10 anos consecutivos, sem licença da DPC; e
- ✓ quando o aquaviário for aposentado por invalidez impeditiva de exercer a profissão.

A CIR será apreendida nos seguintes casos:

- ✓ posse ou uso indevido da CIR não pertencente ao portador;
- ✓ alteração, falsificação ou adulteração de registro;
- ✓ inscrição em mais de um órgão; e
- ✓ cumprimento de condenação passada ou julgada;
- ✓ falta de pagamento de multa aplicada e julgada por autoridade competente;
- ✓ cumprimento de pena de suspensão;
- ✓ falsificação, emissão fraudulenta ou alteração da CIR; e
- ✓ servir-se de documento falsificado ou adulterado, ou prestar informação não verdadeira, para fim de anotações na CIR

### **2.4 TEMPO DE EMBARQUE**

O cômputo do tempo de embarque do tripulante no cargo ou na função a bordo deverá ser comprovado por documento, expedido pela empresa, proprietário, armador ou seu preposto com firma reconhecida em cartório, mediante requerimento ou solicitação do aquaviário interessado, com base nas anotações da CIR e/ou do rol da embarcação.

No documento expedido pela empresa deverão constar, além do nome do aquaviário, seu número de inscrição, sua categoria e os seguintes dados:

- ✓ nome da empresa

- ✓ nome da embarcação
- ✓ função exercida a bordo
- ✓ as datas de embarque e desembarque
- ✓ somatório dos dias de embarque

O cômputo do tempo de embarque é necessário para matrícula em curso, ascensão de categoria e comprovação de tempo de serviço para efeito de aposentadoria.

## 2.5 ROL DE EQUIPAGEM

O Rol de Equipagem é emitido pela Capitania dos Portos, em duas vias, e é de responsabilidade do comandante o seu correto preenchimento. É o documento hábil para a garantia dos direitos decorrentes dos embarques de tripulantes verificados em uma única embarcação, devendo conter as seguintes anotações:

- ✓ dados da embarcação, do(s) proprietário(s) e do armador;
- ✓ assinatura e nome legível do comandante do navio, proprietário, armador ou seu preposto (representante legal);
- ✓ dados do tripulante; e
- ✓ dados do embarque e desembarques dos tripulantes.

*A primeira via do Rol de Equipagem deve permanecer sempre a bordo da embarcação.*

## 2.6 ATRIBUIÇÕES DO COMANDANTE

Inúmeras são as atribuições do comandante; citemos algumas relacionadas com a sua competência para aplicar penalidades.

Ao comandante compete:

- ✓ cumprir e fazer cumprir, por todos os subordinados, as leis e regulamentos em vigor, mantendo a disciplina na sua embarcação, zelando pela execução dos deveres dos tripulantes de todas as categorias e funções, sob as suas ordens;
- ✓ impor penas disciplinares aos que perturbarem a ordem da embarcação, cometerem faltas disciplinares ou deixarem de fazer o serviço que lhes for destinado, comunicando às autoridades competentes, na forma da legislação em vigor; e
- ✓ instaurar inquérito e demais atos de direito, para as ocorrências de bordo.

### **Aplicação de penalidades**

As penalidades da competência do comandante são:

- ✓ repreensão verbal;

- ✓ repreensão por escrito;
- ✓ suspensão do exercício das funções;
- ✓ desembarque.

### **IMPORTANTE.**

Nenhuma penalidade pode ser aplicada sem que o acusado seja ouvido.

A penalidade de desembarque só será aplicada mediante inquérito procedido a bordo.

Das penalidades aplicadas pelo comandante, cabe recurso, em última instância, ao Agente da Autoridade Marítima do primeiro porto de escala.

## **2.7 FALTAS DISCIPLINARES**

As faltas disciplinares de tripulantes passíveis de penalidade são:

- ✓ desrespeitar seus superiores hierárquicos, não cumprindo suas ordens, altercando com eles ou respondendo-lhes em termos impróprios;
- ✓ recusar-se a fazer o serviço determinado por seus superiores;
- ✓ apresentar-se embriagado para o serviço ou embriagar-se a bordo;
- ✓ faltar ao serviço nas horas determinadas;
- ✓ abandonar o posto quando em serviço de quarto, faina, vigilância ou trabalho para o qual tenha sido designado;
- ✓ sair de bordo sem licença, ou exceder a mesma;
- ✓ ser negligente na execução do serviço que lhe compete;
- ✓ alterar, brigar ou entrar em conflito;
- ✓ atentar contra as regras de moralidade, honestidade, disciplina e limpeza a bordo ou do local em que trabalha;
- ✓ deixar de cumprir as disposições da lei e das normas em vigor.

## **2.8 ATRIBUIÇÕES DOS AQUAVIARIOS**

Citemos algumas atribuições gerais dos marítimos no convés:

- ✓ o atendimento às manobras da embarcação, ocupando os postos para os quais tenham sido escalados;
- ✓ o recebimento no convés da embarcação e o transporte para os paióis respectivos do material de custeio pertencente à seção de convés;
- ✓ a movimentação de todos os aparelhos de manobra e peso, nas fainas da embarcação (acionar guinchos, suspender e arriar paus de carga ou onde se fizer necessário);

- ✓ a execução dos serviços necessários, a conservação, tratamento, limpeza e pintura da embarcação, paióis e tudo mais onde se fizer necessário;
- ✓ a baldeação e adoçamento da embarcação;
- ✓ a conservação, a pintura da embarcações auxiliares, mangueiras de incêndio, bombas, bóias, coletes, balsas e todo material volante.
- ✓ a conservação dos estais, brandais, ovéns e amaútes, o conserto em estropos e fendas, costura em lona e demais cabos de bordo;
- ✓ o auxílio ao contramestre em todas as fainas do convés, inclusive sondagens;
- ✓ a limpeza e conservação dos compartimentos dos próprios camarotes;
- ✓ auxiliar o contramestre em todas as fainas do convés, efetuando pessoalmente a distribuição e, conseqüentemente, o recolhimento do material necessário à faina diária, quando na função de paioleiro;e
- ✓ colocar na proa e popa, junto às tomadas de carga e combustível, e nos locais de embarque de cargas perigosas, o material móvel de combate a incêndio, quando determinado pelo oficial responsável.

Citemos algumas atribuições gerais dos marítimos nas máquinas:

- ✓ executar, no serviço de quarto ou de divisão, os trabalhos de lubrificação geral dos motores principais e auxiliares, manobra de vapor, óleo, água e sondagem, manter esgotados os porões de alimentação das caldeiras, manutenção e limpeza de maçaricos e filtros, participar nas fainas de tratamento, conservação e pintura, nas embarcações com praça de máquinas desguarnecida (fechada);
- ✓ comunicar ao oficial de máquina de serviço de quarto qualquer anormalidade que ocorra na praça de máquinas e frente de caldeiras, não sendo permitido o seu afastamento da praça de máquinas e motores para atender a qualquer outro setor, a não ser por necessidade imperiosa, que deverá ser comunicada previamente ao oficial de serviço;
- ✓ dar imediato conhecimento ao oficial de máquina de serviço de qualquer variação na leitura dos instrumentos de medidas de pressão e temperatura, bem como das indicações dos aparelhos de alarme que possam influir no bom funcionamento das máquinas e aparelhos a seu cargo;
- ✓ verificar, pelo menos uma vez por quarto ou divisão, as condições de operação dos sistemas fora da praça de máquinas (ar condicionado, frigoríficas, engaxetamento da bucha, máquinas de leme etc.), quando o oficial de serviço assim determinar;
- ✓ o moço de máquinas deve auxiliar em serviço de quarto ou divisão o marinheiro de máquinas;
- ✓ o moço deve, ainda, limpar, pintar e conservar a praça de máquinas, motores, caldeiras e chaminé sob a supervisão do paioleiro e ajudar no transporte do material de sua seção.

## 2.9 OBRIGAÇÕES DE TRABALHO E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Sejam quais forem as condições de trabalho sob as quais o marítimo concordou em trabalhar, em qualquer navio, existem alguns requisitos mínimos de trabalho, os quais o tripulante deve verificar antes de assinar qualquer Contrato de Trabalho, antes da saída ou antes de começar a trabalhar a bordo.

O contrato de trabalho assinado, sempre com a assinatura do representante do armador, com nome e endereço e a bandeira do navio.

Não deixe de assinar o Rol do Navio, as tabelas de salário e horas-extras estão nele.

- ✓ O tipo de trabalho, a função que você vai exercer.
- ✓ Horas de trabalho e horas-extras.
- ✓ Pagamento por doença.
- ✓ Tratamento médico etc.

O regime da Previdência Social dos aquaviários, ou seja, a aposentadoria por tempo de serviço, mudou em dezembro de 1998 e passou a ser chamada de aposentadoria por tempo de contribuição. O tempo de trabalho posterior a esta data não será contado. A Lei da Aposentadoria sem limite mínimo de idade acabou naquela data. A Previdência é um assunto de todos os aquaviários que ainda não se aposentaram.

Navio de passageiros



## UNIDADE 3

### LEGISLAÇÃO AMBIENTAL

#### 3.1 CARGAS PERIGOSAS

As cargas perigosas são divididas em classes, conforme abaixo mencionado.

<b>Classe 1</b>	explosivos;
<b>Classe 2</b>	gases: comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão;
<b>Classe 3</b>	líquidos inflamáveis;
<b>Classe 4.1</b>	sólidos inflamáveis;
<b>Classe 4.2</b>	substâncias sujeitas a combustão espontânea;
<b>Classe 4.3</b>	substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis;
<b>Classe 5.1</b>	substâncias oxidantes;
<b>Classe 5.2</b>	peróxidos orgânicos;
<b>Classe 6.1</b>	substâncias tóxicas;
<b>Classe 6.2</b>	substâncias infecciosas;
<b>Classe 7</b>	materiais radioativos;
<b>Classe 8</b>	substâncias corrosivas;
<b>Classe 9</b>	substâncias e artigos perigosos diversos, isto é, todas as outras substâncias que a experiência tenha demonstrado ou possa demonstrar serem de natureza perigosa tal que as prescrições desta parte lhes sejam aplicáveis.

Veja no Anexo o quadro de identificação das substâncias perigosas.

#### 3.2 MEDIDAS DE SEGURANÇA NO MANUSEIO DE CARGAS PERIGOSAS

As cargas perigosas serão estivadas ou manuseadas de maneira segura e apropriada, levando-se em conta a sua natureza de compatibilidade ou incompatibilidade.

A carga explosiva, com exceção das munições, que possuem graves riscos serão manuseadas com embalagens que permanecerão bem fechadas, mesmo quando o navio estiver no mar.

A mercadoria perigosa desprende vapores perigosos, tornando necessária uma ventilação mecânica nos compartimentos em que serão manuseadas, principalmente a carga perigosa sólida em volume.

No caso dos navios petroleiros ou gaseiros devem ser tomadas precauções especiais necessárias contra o incêndio e/ou explosão.

Na carga perigosa de combustão espontânea devem ser tomadas precauções adequadas para se reduzir ao mínimo a possibilidade de produzir incêndio.

No manuseio de carga perigosa, as embalagens deverão ser bem feitas e estar em boas condições, para suportar os riscos normais do manuseio e de transporte por mar.

As embalagens serão marcadas de modo duradouro com o nome técnico correto e com nomes comerciais. Terão rótulos, marcas estampadas ou de etiquetas, como apropriado, a fim de indicar claramente as propriedades perigosas das mercadorias. As pessoas responsáveis pela embalagem das mercadorias perigosas em contêiner ou em veículo devem fornecer um certificado de embalagem.

O navio transportador de produtos químicos perigosos, ou de produtos gasosos, deverá satisfazer obrigatoriamente às prescrições do código internacional para transporte de produtos químicos a granel ou para transporte de gás.

### **3.3 COMBATE À POLUIÇÃO**

As instalações portuárias exploradas por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizadas na movimentação e armazenagem de mercadorias perigosas destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, deverão ter sistemas de prevenção, controle e combate à poluição obrigatórios, para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.



Vista aérea de instalações portuárias

Nas instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição deverá ser elaborado manual de procedimentos internos para o gerenciamento dos riscos de poluição.

Todas as instalações portuárias deverão dispor de Planos de Emergência Individuais para o combate à poluição por óleo e substância nociva perigosa. Também realizarão auditorias ambientais bienais.

### 3.4 TRANSPORTE DE ÓLEO, SUBSTÂNCIA NOCIVA OU PERIGOSA

Todo navio com arqueação bruta superior a 50 que transporte óleo portará a bordo, obrigatoriamente, um Livro de Registro de Óleo, aprovado nos termos da MARPOL 73/78, que poderá ser requisitado pela Autoridade Marítima ou pelo órgão ambiental competente e no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas nas instalações de recebimento e tratamento de resíduos.

Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um Livro de Registro de Carga, nos termos da MARPOL 73/78, que poderá ser requisitado pela Autoridade Marítima, pelo órgão ambiental competente e no qual serão feitas anotações relativas às operações de carregamento, descarregamento, transferências de carga, limpeza dos tanques de carga etc.

O navio petroleiro, para qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar proveniente de seus tanques de carga, deve cumprir as seguintes condições:

- ✓ o petroleiro esteja a mais de 50 milhas náuticas da terra mais próxima;
- ✓ o regime instantâneo da descarga do conteúdo de óleo não exceda a 30 litros por milha navegada;
- ✓ a quantidade total de óleo descarregado no mar não ultrapasse em petroleiros existentes 1/15.000 da quantidade total da carga e em petroleiros novos 1/30.000; e
- ✓ o petroleiro possua em operação um sistema de monitoragem e controle de descarga de óleo e os *slop* tanques.



Todo navio petroleiro ou não petroleiro para descarga de óleo ou resíduo oleoso da praça de máquinas deve cumprir as seguintes condições:

- ✓ o conteúdo do efluente de óleo seja menor que 15 PPM; e
- ✓ o navio possua em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo e equipamento de filtragem de óleo.

A legislação que regulamenta a poluição das águas por embarcações é conhecida pela sigla MARPOL 73/78. É a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, composta por seis anexos:

- I – Poluição por óleo
- II – por substâncias líquidas nocivas a granel

**III** – por substâncias perigosas transportadas embaladas

**IV** – por esgoto

**V** – lixo

**VI** – por ar atmosférico (em vigor desde 2002)

No combate à poluição, os treinamentos periódicos a bordo são a única forma de manter e aprimorar o nível operacional e de segurança de uma tripulação.

O tripulante sabendo o que deve fazer, melhorando sua familiarização e capacitação individual por meio do treinamento e exercícios conjuntos. Treinar para aprimorar sempre.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BRASIL. Decreto nº 2596, de 18 de maio de 1998. **RELESTA**. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1977, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.
2. BRASIL. Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997. **LESTA**. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 12 dez. 1997.
3. BRASIL. Lei n. 9.966, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF,
4. BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **O transporte sem riscos de cargas perigosas, potencialmente perigosas e prejudiciais por via marítima.**
5. BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Norma da Autoridade Marítima nº 4 (NORMAM 04)**..
6. \_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Norma da Autoridade Marítima nº 8 (NORMAM 08)**.
7. \_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Norma da Autoridade Marítima nº 13 (NORMAM 13)**.
8. BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Secretaria de Segurança e Saúde no Trabalho. **Norma reguladora de segurança e saúde no trabalho portuário – NR 29. Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF,
9. \_\_\_\_\_. **Norma reguladora de segurança e saúde no trabalho aquaviário – NR 30. MTE - Brasil**
10. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION – IMO. **Guidelines for ensureance the adequacy of port waste reception facilities**. Londres 2000. Disponível em <[http://www1.imo.org/oilweb/port\\_guide.htm](http://www1.imo.org/oilweb/port_guide.htm)>.
11. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **MARPOL**. International Convention of pollution from ships.

# ANEXO

