

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

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

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

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

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

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

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

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

- qualificação das partes e razões para sua emissão;

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

- cobertura para remoção de destroços (wreck removal);

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

- valor máximo segurado; e

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

A autenticidade do documento será verificada perante a entidade emitente.

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

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

f) manifestação favorável do IBAMA, conforme previsto na Instrução Normativa Interministerial nº2, de 7 de Julho de 2016, do Ministério da Defesa e do Ministério do Meio Ambiente, nos casos de movimentação para outros países; e

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

III - No Capítulo 3 - "TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES":

a) Na seção I - "TRÁFEGO EM AJB":

1 - No item 0303 - "ARRIBADAS DE EMBARCAÇÕES DE PESCA ESTRANGEIRA NÃO AUTORIZADAS A OPERAR EM AJB":

1.1 No primeiro parágrafo, substituir o texto pelo seguinte:

"As arribadas dessas embarcações a portos nacionais são consideradas não justificadas, tornando obrigatória a instauração de Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação, conforme previsto na NORMAM-09/DPC."

2. No item 0304 - "TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES NAS ÁREAS DE PORTO ORGANIZADO (APO)":

2.1 No quarto parágrafo, substituir o texto pelo seguinte:

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

b) Na Seção II - "INFORMAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO":

1. No item 0307 - "CONTROLE DAS MOVIMENTAÇÕES E POSICIONAMENTO DE PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU E DEMAIS UNIDADES QUE VENHAM A ALTERAR SUAS POSIÇÕES NAS AJB":

1.1 Na alínea a) "Plataformas, FPSO, FSU e demais unidades que operam sem propulsão própria":

1.1.1 Na subalínea 7), substituir o texto pelo seguinte:

"No Anexo 3-A, publica-se o mapa do Brasil, com as indicações das áreas marítimas de jurisdição dos Comandos dos Distritos Navais, de acordo com o estabelecido no Decreto nº 8.635, de 12 de janeiro de 2016."

2. Incluir como item 0316 - "CLANDESTINOS", com o seguinte texto:

"O Comandante da embarcação, ao notar a presença de clandestinos a bordo, deverá encaminhar à CP/DL/AG, da jurisdição do porto ou terminal aquaviário nacional que a embarcação demandar em AJB, todas as informações constantes do formulário "Informação sobre Clandestino", conforme modelo do Anexo 3-I."

3. Renumerar os demais itens; e

4. No item 0319 - "SISTEMA DE MONITORAMENTO MARÍTIMO DE APOIO ÀS ATIVIDADES DO PETRÓLEO (SIMMAP)":

4.1 Incluir como sexto parágrafo o seguinte texto:

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

- nome da embarcação;

- tipo de embarcação;

- porto de registro;

- nº IMO;

- área marítima na qual o certificado é válido; e

- dados do equipamento de bordo que transmite informações do SIMMAP (fabricante, modelo, nº de série, dentre outros julgados pertinentes)."

VI - No Capítulo 4 - "PERMANÊNCIA EM AJB":

a) Na Seção I - "PROCEDIMENTO NOS PORTOS":

1 - No item 0402 - "SERVIÇO DE REBOCADORES":

1.1 Na alínea b), substituir o texto pelo seguinte:

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

- reboque;

- atracação ou desatracação;

- auxílio no governo ou giro do navio; e

- acompanhamento.

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

- passagem de navios de maior porte ou plataformas sob o vão das pontes;

- atracação/desatracação de navios tanque, de navios transportando produtos químicos e cargas perigosas, etc;

- apoio às manobras de atracação, desatracação e fundeio de plataformas e navios especiais;

- a movimentação de navios, impossibilitados de manobrar com seus próprios meios ou avariados; e

- manobra de embarcações em espaços aquaviários restritos."

b) Na Seção II - "PROCEDIMENTOS PARA ARRIBADA E ABRIGO":

1. No item 0405 - "PROCEDIMENTOS":

1.1. Na alínea a), substituir o texto pelo seguinte:

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

V - No Capítulo 6 - "OPERAÇÕES ESPECIAIS EM AJB":

a) Na Seção II - "PROCEDIMENTOS PARA TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO ENTRE NAVIOS (OPERAÇÃO SHIP TO SHIP - STS)":

1. No item 0602 - "CADASTRAMENTO DO PROVEDOR DE SERVIÇO STS":

1.1 No primeiro parágrafo, substituir o texto pelo seguinte:

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

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

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

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

- cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original da Certificação ISO 9001, na sua versão mais atualizada, cujo escopo da certificação seja a "provisão de serviços de transferência STS" ou "movimentação de petróleo, seus derivados e gás natural em terminais aquaviários". No caso de empresa estrangeira com filial no Brasil, onde a Certificação tenha sido feita pela matriz no exterior, essa Certificação deverá abranger a filial nacional. As empresas que já operam em AJB deverão providenciar essa regularização da certificação até 30 de abril de 2020; e

- comprovação de experiência em realização de operações STS, em qualquer parte do mundo."

1.1.1 Na subalínea a), substituir o texto pelo seguinte:

"Após a análise satisfatória da documentação, será agendada uma Visita Técnica, a ser realizada por representantes da DPC, nas dependências da empresa requerente no Brasil ou suas filiais, caso haja. As despesas decorrentes com o deslocamento dos inspetores da DPC serão custeadas pela empresa requerente. Por ocasião da solicitação da Visita Técnica, a empresa deverá apresentar a Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço, conforme os valores estabelecidos no Anexo 4-B.

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

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

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

- pessoal (qualificação e experiência).

A Lista de Verificação da Visita Técnica será conforme modelo do Anexo 6-F.

Concluída, satisfatoriamente, a Visita Técnica, a DPC emitirá a Ficha Cadastral de Provedor de Serviço STS, conforme modelo do Anexo 6-A, com validade de até cinco anos. Após a Visita Técnica inicial para o cadastramento do Provedor de Serviço STS, a DPC poderá realizar Visitas Técnicas intermediárias, com o intuito de verificar se os requisitos previstos estão sendo cumpridos.

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

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

2. No item 0603 - "REQUISITOS GERAIS PARA OPERAÇÃO STS", substituir o texto pelo seguinte:

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

- estar cadastrada junto à DPC;

- os navios envolvidos no recebimento ou na transferência de carga, deverão possuir Planos de Operação STS que atendam ao contido no Capítulo 8 do Anexo I da Convenção MARPOL 73/78, emendada pela Resolução MEPC.186(59) da IMO, devidamente aprovados pela administração do país de bandeira dos respectivos navios;

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

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

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

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

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

1) EN1765 para óleo;

2) EN 13765 para químicos, óleos e solventes;

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

e

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

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

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

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

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

3) de Estudo de Análise de Risco da operação STS pretendida, onde constem os limites operacionais e ambientais para os navios tipo que serão empregados nessa operação, considerando as etapas antes da amarração dos navios, durante a transferência