

DIREÇÃO SUPERIOR**DIRETORIA COLEGIADA****INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 10/DNIT SEDE, DE 13 DE AGOSTO DE 2026**

Dispõe sobre a elaboração do Programa Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária – PADMA e sobre os procedimentos aplicáveis à execução, supervisão, medição e fiscalização dos contratos de dragagem de manutenção aquaviária no âmbito do DNIT.

A DIRETORIA COLEGIADA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT, representada pelo Diretor-Geral, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelos arts. 12 e 173 do Regimento Interno, aprovado pela Resolução/CONSAD nº 39, de 17 de novembro de 2020, publicada no Diário Oficial da União - DOU de 19 de novembro de 2020, em observância ao disposto no art. 183, § 2º, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, considerando o Relato nº 56/2026/ DAQ/DNIT SEDE, incluído na Ata da 32ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada em 11 de agosto de 2026, e o constante do processo nº 50600.019522/2025-51, resolve:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Instrução Normativa estabelece, no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, os procedimentos aplicáveis à elaboração do Programa Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária – PADMA e aos serviços dele decorrentes, incluindo sua contratação, execução, supervisão, medição e fiscalização.

§ 1º As disposições desta Instrução Normativa aplicam-se exclusivamente às obras e aos serviços de dragagem de manutenção aquaviária vinculados ao PADMA, não abrangendo os demais contratos de manutenção.

§ 2º As competências relativas à elaboração, análise, aprovação e acompanhamento do PADMA, na forma disciplinada por esta Instrução Normativa, constam sintetizadas no Mapa de Competências constante do Anexo I.

Art. 2º O Programa Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária – PADMA constitui instrumento técnico e administrativo destinado ao planejamento das ações de dragagem de manutenção necessárias ao restabelecimento e à manutenção das condições de navegabilidade e segurança da navegação nas vias navegáveis sob responsabilidade do DNIT.

§ 1º O Programa subsidiará a contratação, execução, supervisão, medição e fiscalização dos respectivos serviços.

§ 2º A implementação das ações previstas no PADMA poderá ocorrer por meio de contratos administrativos, acordos de cooperação técnica, acordos de cooperação, termos de execução descentralizada, convênios ou outros instrumentos congêneres admitidos pela legislação, isolada ou conjuntamente, conforme a natureza da atividade a ser desenvolvida.

§ 3º O PADMA será estruturado a partir de planos anuais de dragagem, correspondentes às campanhas de execução dos serviços, elaborados com base em levantamentos hidrográficos, estudos hidrológicos, análises hidrossedimentológicas e demais elementos técnicos necessários à definição das intervenções.

§ 4º Os Planos Anuais de Dragagem constituem o planejamento técnico das campanhas anuais e servirão de referência para elaboração do respectivo Plano Executivo de Dragagem – PED, que poderá ser atualizado durante a execução contratual em função da dinâmica hidrossedimentológica da via navegável, dos levantamentos hidrográficos, do monitoramento operacional e das orientações da fiscalização.

§ 5º Os quantitativos previstos nos Planos Anuais de Dragagem possuem caráter estimativo e referencial, destinando-se ao planejamento das campanhas de dragagem e à instrução dos procedimentos de contratação, sem prejuízo da reprogramação operacional da execução por meio do Plano Executivo de Dragagem – PED e da revisão dos quantitativos referenciais nas hipóteses previstas nesta Instrução Normativa.

Art. 3º Para fins desta Instrução Normativa, consideram-se:

I – área, trecho ou passo: segmentos operacionais indicados no plano de dragagem, definidos conforme as características das áreas a serem dragadas e dos equipamentos empregados na execução dos serviços;

II – Autoridade Marítima: autoridade representada pelo Capitão dos Portos, responsável pela fiscalização do tráfego aquaviário, nos aspectos relativos à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição ambiental causada por embarcações, plataformas ou instalações de apoio, na área sob sua jurisdição;

III – Autoridade Portuária: administração do porto organizado, exercida diretamente pela União, por delegatários ou pela entidade concessionária, responsável pela gestão e coordenação das operações portuárias;

IV – batimetria: medição das profundidades de corpos hídricos, representada cartograficamente por curvas batimétricas que unem pontos de mesma profundidade com equidistâncias verticais, à semelhança das curvas de nível topográfico;

V – despejo ou bota-fora: local destinado à disposição de sedimentos provenientes das atividades de dragagem, em que possam permanecer por tempo indeterminado, em seu estado natural ou transformado, sem prejudicar a segurança da navegação e sem causar danos ao meio ambiente ou à saúde humana;

VI – dragagem de manutenção: obra ou serviço de engenharia destinado à limpeza, desobstrução e remoção de material do fundo de corpos hídricos, com o objetivo de restabelecer ou manter as condições de navegabilidade e segurança da navegação, mediante a recomposição dos parâmetros geométricos do canal de navegação, conforme largura e profundidade previstos no projeto da via;

VII – levantamento hidrográfico (LH): conjunto de procedimentos destinados à obtenção de dados de interesse da navegação aquaviária, incluindo batimetria, características do leito, correntes, marés, níveis d'água, sedimentos e demais informações hidrográficas;

VIII – manutenção aquaviária: conjunto de operações rotineiras, periódicas ou de emergência destinadas à preservação das características técnicas e físico-operacionais do sistema hidroviário dentro de padrões estabelecidos pelo projeto da via;

IX – nível de redução: referência adotada para definição do perfil de linha d'água do projeto da via navegável, obtida por meio de cálculos estatísticos e/ou probabilísticos da série histórica de níveis e/ou vazões que representam uma condição hidrológica desfavorável e o nível de serviço do canal de navegação a partir das projeções de demanda do fluxo de carga em um horizonte de projeto de trinta anos;

X – Programa Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária (PADMA): instrumento técnico, administrativo e gerencial elaborado pelo DNIT para planejamento, programação e gestão das ações de dragagem de manutenção aquaviária, contendo o diagnóstico das condições de navegabilidade, a definição das áreas prioritárias de intervenção, os quantitativos estimados de dragagem, as premissas técnicas e operacionais, os critérios de monitoramento e demais elementos necessários à contratação e ao acompanhamento dos serviços;

XI – Plano Anual de Dragagem (PAD): documento técnico integrante do PADMA, elaborado pelo DNIT para cada campanha ou período de planejamento, contendo o detalhamento das áreas de intervenção, dos volumes estimados de dragagem, das metas de manutenção da navegabilidade, das premissas operacionais e dos elementos técnicos que subsidiarão a contratação e a execução dos serviços;

XII – Plano Executivo de Dragagem (PED): documento técnico-operacional elaborado pela contratada, e submetido à análise da supervisão e aprovação da fiscalização, destinado a materializar a execução da campanha de dragagem prevista no respectivo Plano Anual de Dragagem, contendo, no mínimo, a estratégia executiva, a sequência das intervenções, o cronograma de mobilização e execução, a distribuição das frentes de serviço, a definição das áreas de despejo ou bota-fora, a logística operacional, os recursos empregados e demais informações necessárias ao acompanhamento e controle da execução contratual;

XIII – profundidade de dragagem: profundidade definida conforme normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e da *Permanent International Association of Navigation Congresses* – PIANC, considera a profundidade de projeto e folgas adicionais para garantia da cota de projeto;

XIV – profundidade de projeto: profundidade definida para acomodar o calado do comboio tipo adotado para a via navegável;

XV – projeto da via navegável: documento definidor das diretrizes e parâmetros geométricos do canal de navegação, que permitem o atendimento da infraestrutura necessária para o tráfego com segurança dos comboios-tipo adotados para a via navegável;

XVI – tolerância: é a margem de segurança contada a partir da profundidade de projeto, calculada a partir das imprecisões das sondagens, assoreamentos, precisão dos tipos de dragas e condições ambientais do local de dragagem que venham a interferir no funcionamento dos equipamentos. Tem o objetivo de assegurar a quantidade mínima de material dragado sem que haja aumento no custo unitário de dragagem, devido a dificuldades de operação dentro da margem da tolerância;

XVII – calado operacional: profundidade de imersão da embarcação ou comboio-tipo em condição operacional de navegação, correspondente à distância vertical entre a linha d'água e o ponto mais baixo da embarcação, considerada a configuração de carregamento adotada para operação na via navegável;

XVIII – profundidade operacional requerida: profundidade mínima necessária do canal de navegação para permitir a operação segura da embarcação ou comboio-tipo, correspondente ao calado operacional acrescido das folgas de segurança, margens operacionais e demais fatores definidos no projeto da via navegável;

XIX – canal de navegação - faixa do corpo hídrico destinada à navegação, com dimensões e geometria definidas em projeto, onde são realizados os serviços de dragagem e manutenção para garantir a navegabilidade e segurança do tráfego aquaviário;

XX – assoreamento: processo natural ou induzido pela ação humana que resulta na deposição de sedimentos no leito dos corpos hídricos, reduzindo sua profundidade e comprometendo a navegabilidade, podendo demandar ações periódicas de dragagem;

XXI – sedimento: material particulado, de origem mineral ou orgânica, transportado e depositado nos corpos d'água, cuja análise (granulometria, contaminantes, composição) é fundamental para o planejamento e execução da dragagem;

XXII – draga: equipamento ou embarcação especializada utilizada na remoção de materiais do fundo dos corpos hídricos. Existem diversos tipos, como dragas de sucção, de arrasto, de alcatruzes, entre outras, escolhidas conforme as características do material e do local a ser dragado;

XXIII – canal de acesso: trecho navegável que conecta o mar aberto, rios ou lagoas ao porto, terminal ou área de atracação, cuja manutenção regular por dragagem é essencial para garantir o acesso de embarcações;

XXIV – monitoramento ambiental da dragagem: conjunto de ações e medições realizadas antes, durante e após as atividades de dragagem, com o objetivo de verificar e controlar os impactos ambientais associados à atividade, conforme previsto em legislação ou condicionantes do licenciamento;

XXV – transporte hidrossedimentológico: estudo dos processos de movimentação de sedimentos em corpos hídricos, influenciado por correntes, vazões, marés e morfologia do leito, essencial para o planejamento de dragagens e prevenção de assoreamentos;

XXVI – margem de segurança - valor adicional, previsto em projeto, sobre as dimensões mínimas (profundidade, largura) de um canal, que visa compensar variações operacionais, ambientais e imprecisões de execução para manter os níveis de segurança da navegação; e

XXVII – cubagem de dragagem: cálculo do volume de material a ser removido em determinada área de dragagem, obtido por meio da comparação entre os levantamentos batimétricos anterior e posterior à dragagem, sendo um parâmetro essencial para planejamento, medição e fiscalização dos serviços.

CAPÍTULO II

DO PROGRAMA ANUAL DE DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO AQUAVIÁRIA – PADMA

Seção I

Das Diretrizes e Bases Técnicas do PADMA

Art. 4º As diretrizes gerais para elaboração do PADMA e dos planos anuais de dragagem de manutenção constam do Guia para Elaboração de Planos de Dragagem de Manutenção e Anteprojetos de Dragagem de Melhoramento, constante do Anexo III desta Instrução Normativa.

Parágrafo único. Na hipótese de existência de normas ou referências técnicas estrangeiras com especificações divergentes das normas brasileiras aplicáveis, prevalecerão estas últimas.

Art. 5º A definição dos equipamentos de dragagem deverá ser precedida de estudo de viabilidade técnica e operacional entre alternativas disponíveis, com justificativa da solução adotada, incluindo a definição do tipo e da quantidade de equipamentos a serem empregados considerando, no mínimo:

- I – a eficiência operacional dos equipamentos;
- II – as características do corpo hídrico e da via navegável;
- III – as profundidades do canal de navegação e das áreas de despejo;
- IV – a velocidade da corrente e as condições hidrodinâmicas locais;
- V – o regime hidrológico e a influência de marés, quando aplicável;
- VI – as interferências decorrentes do tráfego aquaviário;
- VII – a minimização da turbidez em virtude da suspensão dos sedimentos de fundo;
- VIII – os impactos ambientais associados à execução dos serviços; e
- IX – a produtividade necessária ao atendimento do cronograma previsto.

Art. 6º O nível de redução da dragagem deverá ser definido mediante estudo hidrológico, utilizando a metodologia das Médias de Permanência ou dos Tempos de Retorno (Análise de Frequência), em compatibilidade com o nível de serviço previsto no projeto da via navegável.

§ 1º O estudo de que trata o caput deverá considerar a análise histórica dos níveis d'água, especialmente dos períodos críticos, dos níveis mínimos observados e dos resultados obtidos pelas metodologias adotadas, de modo a possibilitar avaliação coerente e compatível com a realidade da campanha de dragagem a ser executada.

§ 2º Os dados hidrológicos e fluviométricos deverão observar padrão uniforme de coleta, incluindo horários de leitura, registros formais e manutenção de banco de dados contendo, no mínimo, data, hora, identificação da estação ou régua e observações relevantes.

§ 3º As estações fluviométricas adotadas como referência deverão ser mantidas ao longo da execução do PADMA, sendo que qualquer alteração de referencial ou de metodologia deverá ser tecnicamente justificada e submetida à aprovação da Fiscalização.

§ 4º Quando houver estações fluviométricas do DNIT próximas aos trechos objeto de dragagem, seus dados deverão ser considerados nos estudos hidrológicos e na análise das leituras dos níveis d'água.

Art. 7º Os efeitos da dinâmica natural de transporte de sedimentos sobre a produtividade, os quantitativos estimados e o cronograma das campanhas anuais de dragagem deverão ser avaliados e considerados na elaboração dos planos anuais de dragagem, com base em dados obtidos em campo, levantamentos hidrográficos e estudos hidrossedimentológicos.

§ 1º Quando houver séries históricas consistentes de levantamentos hidrográficos, deverão ser analisadas as tendências de deposição e erosão do leito, por trecho, área ou passo crítico, bem como o deslocamento lateral do talvegue ao longo do ciclo hidrológico.

§ 2º Deverá ser realizada análise detalhada das condições de fluxo, do transporte de sedimentos e do tráfego aquaviário no trecho do canal, bem como da eventual necessidade de implantação ou manutenção de bacia de giro, a fim de identificar a solução operacional mais adequada quanto à geometria do canal, às velocidades de fluxo, às condições de sedimentação e à segurança da navegação.

§ 3º A extrapolação dos dados hidrossedimentológicos, entendida como a projeção das condições futuras da via navegável a partir da integração de séries históricas e de dados obtidos durante a execução dos planos anuais de dragagem, deverá subsidiar a atualização contínua do planejamento das campanhas subsequentes, preferencialmente com o apoio de modelos computacionais hidráulicos e de transporte de sedimentos.

§ 4º Na ausência de dados que atendam aos requisitos técnicos previstos neste artigo, ou quando forem insuficientes, os efeitos da dinâmica hidrossedimentológica deverão ser estimados mediante justificativa técnica fundamentada, devendo ser implementado, sempre que possível, plano de monitoramento hidroviário ou portuário para realização periódica de levantamentos hidrográficos.

§ 5º Poderá ser prevista, no âmbito do PADMA, a instalação de estações fluviométricas e réguas linimétricas nos trechos que não disponham desses instrumentos, desde que tecnicamente justificada e demonstrada a inexistência de sobreposição com outros contratos ou programas do DNIT.

§ 6º Cada plano anual de dragagem deverá considerar os dados obtidos nas batimetrias de acompanhamento e medição das campanhas anteriores, bem como os levantamentos hidrográficos mais recentes disponíveis.

Art. 8. O PADMA deverá considerar os aspectos ambientais eventualmente aplicáveis à execução das campanhas de dragagem de manutenção, observada a legislação vigente e as manifestações dos órgãos competentes, quando exigíveis.

§ 1º Sempre que houver exigência legal, determinação de órgão competente ou potencial impacto ambiental relevante, o PADMA deverá prever as medidas de monitoramento, controle, mitigação ou gerenciamento ambiental pertinentes.

§ 2º Quando houver potencial de aproveitamento benéfico do material dragado, com vistas à adoção de soluções ambientalmente sustentáveis, ou for identificada a ocorrência de material contaminado, deverá ser previsto no PADMA Plano de Gerenciamento do Material Dragado.

Seção II

Histórico e Gestão das Informações

Art. 9. As unidades técnicas responsáveis pela elaboração, acompanhamento, revisão e consolidação do Programa Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária – PADMA e dos respectivos planos anuais de dragagem, nos termos desta Instrução Normativa, deverão manter histórico técnico atualizado dos dados e informações utilizados na elaboração, acompanhamento e revisão das campanhas de dragagem.

§ 1º O histórico de que trata o *caput* deverá conter, no mínimo:

I – dados batimétricos brutos e processados, inclusive arquivos em formato .xyz ou equivalente, com indicação da data de aquisição, metodologia empregada e níveis de redução adotados;

II – resultados dos ensaios laboratoriais e da caracterização do material de leito, acompanhados da identificação dos respectivos pontos de coleta por coordenadas UTM referenciadas ao *datum* SIRGAS 2000 e das respectivas datas de coleta;

III – registros dos volumes de dragagem executados, individualizados por área, trecho ou passo crítico, com periodicidade compatível com o acompanhamento contratual, podendo ser semanal, quinzenal ou mensal; e

IV – demais informações técnicas relevantes ao monitoramento da dinâmica hidrossedimentológica e à avaliação das campanhas de dragagem executadas.

§ 2º O histórico técnico deverá ser mantido em sistema eletrônico, banco de dados ou outra solução tecnológica que assegure sua integridade, rastreabilidade e acesso pelas unidades competentes do DNIT.

§ 3º As informações de que trata este artigo poderão subsidiar a elaboração e atualização dos PADMAs, ações de planejamento e gestão aquaviária, estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental – EVTEA, projetos básicos e executivos de implantação, melhoramento ou aprofundamento de canais de navegação, atendimento de condicionantes ambientais e demais aplicações técnicas consideradas pertinentes pelo DNIT.

§ 4º As atividades de organização, atualização e consolidação do histórico técnico poderão ser executadas com o apoio de empresa supervisora ou de contratos específicos de monitoramento hidroviário.

§ 5º A unidade responsável pelo PADMA deverá promover a avaliação periódica dos resultados das campanhas de dragagem executadas, incluindo a análise da evolução das condições de navegabilidade, das taxas de assoreamento e da durabilidade das geometrias alcançadas, com vistas ao aperfeiçoamento dos quantitativos estimados e do planejamento das campanhas subsequentes.

Art. 10. Os documentos, estudos, levantamentos, manifestações técnicas e demais informações relativos à elaboração, revisão, atualização, acompanhamento e aprovação do PADMA deverão ser registrados e instruídos por meio do Sistema Eletrônico de Informações – SEI, sem prejuízo da utilização de outros sistemas corporativos do DNIT destinados à gestão e armazenamento de dados técnicos.

Seção III

Da Elaboração do PADMA

Art. 11. A elaboração da proposta do PADMA e dos respectivos planos anuais de dragagem, bem como seu acompanhamento, revisão e atualização, competirá originariamente à Coordenação de Vias Navegáveis – COVIAS, integrante da Coordenação-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ.

§ 1º A competência de que trata o caput poderá ser delegada às Superintendências Regionais – SRs, mediante requerimento fundamentado da respectiva Superintendência Regional, instruído com Nota Técnica que demonstre a capacidade técnica e operacional da unidade para execução das atividades relacionadas à elaboração, acompanhamento, revisão e atualização do PADMA.

§ 2º O requerimento de delegação será analisado pela Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ, com apoio técnico da Coordenação-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB, que, em caso de concordância, submeterá a proposta à deliberação da Diretoria Colegiada do DNIT.

§ 3º Aprovada a delegação, a elaboração, o acompanhamento, a revisão e a atualização da proposta do PADMA caberão ao Serviço Aquaviário responsável pelas ações de dragagem de manutenção, vinculado à Coordenação de Engenharia ou à Coordenação de Engenharia Aquaviária, conforme a estrutura organizacional da respectiva Superintendência Regional.

§ 4º A elaboração, revisão ou atualização da proposta do PADMA poderá contar com o apoio de empresa supervisora, contratos de monitoramento hidroviário ou outros instrumentos especializados de apoio técnico.

§ 5º A unidade responsável pela elaboração do PADMA deverá promover a consolidação, organização, atualização e validação dos dados técnicos necessários à composição dos planos anuais de dragagem.

§ 6º Na hipótese de nova contratação, renovação ou prorrogação do PADMA, a unidade responsável deverá promover a atualização dos levantamentos, estudos e demais elementos técnicos necessários à revisão das campanhas anuais de dragagem e dos quantitativos referenciais da contratação.

§ 7º A competência delegada às Superintendências Regionais poderá, a qualquer tempo, ser avocada pela Coordenação-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB, mediante justificativa técnica ou administrativa.

Art. 12. O Coordenador de Vias Navegáveis da CGOB/DAQ e a chefia do Serviço Aquaviário responsável pelas ações de dragagem de manutenção no âmbito das Superintendências Regionais deverão designar servidor responsável pelo acompanhamento, compilação e validação dos dados necessários à elaboração, revisão ou atualização da proposta do PADMA.

§ 1º O servidor designado deverá possuir formação acadêmica e atuação compatível com as atividades desenvolvidas, preferencialmente à área aquaviária.

§ 2º As atividades de acompanhamento, compilação e validação dos dados poderão ser auxiliadas por empresa supervisora, contratos de monitoramento hidroviário ou outros instrumentos especializados de apoio técnico.

Art. 13. A elaboração do PADMA, observadas as diretrizes técnicas previstas na Seção I deste Capítulo, deverá contemplar, no mínimo, as seguintes etapas técnicas, inclusive para definição dos quantitativos referenciais a serem utilizados na contratação dos serviços de dragagem:

I – elaboração de estudo hidrológico ou mareográfico para definição do nível de referência para redução das profundidades, quando não houver parâmetro estabelecido no projeto da via navegável;

II – realização de levantamento hidrográfico (LH), mono ou multifeixe, nos trechos objeto de dragagem, incluindo o processamento dos dados e os respectivos arquivos digitais de referência (BIN ou equivalente);

III – caracterização do material de leito a ser dragado, mediante ensaios laboratoriais e investigações geotécnicas pertinentes;

IV – verificação e lançamento do traçado do canal de navegação sobre as plantas batimétricas, em conformidade com o projeto da via navegável;

V – elaboração de estudos hidráulicos e hidrossedimentológicos destinados à avaliação da dinâmica de transporte de sedimentos e dos processos de assoreamento;

VI – estimativa dos volumes geométricos de dragagem e das taxas de assoreamento previstas por unidade de tempo, inclusive para fins de planejamento das campanhas anuais de dragagem;

VII – elaboração de estudo de tráfego aquaviário, considerando o fluxo de embarcações, as condições operacionais da navegação e as interferências ambientais, geométricas e econômicas do canal de navegação, podendo ser utilizadas, quando aplicável, informações disponibilizadas pela Marinha do Brasil; e

VIII – consolidação dos elementos técnicos necessários à definição dos quantitativos referenciais, das condições operacionais de execução e da programação das campanhas anuais de dragagem.

Art. 14. A proposta do PADMA deverá conter, no mínimo, os seguintes elementos complementares:

I – preâmbulo com identificação da via navegável, do trecho abrangido e das respectivas quilometragens inicial e final;

II – mapa e fichas descritivas da rede fluviométrica ou maregráfica utilizada;

III – mapa georreferenciado das áreas destinadas ao despejo ou bota-fora, devidamente delimitadas e regularizadas perante os órgãos competentes, quando necessário;

IV – indicação dos equipamentos previstos e respectivas justificativas técnicas, quando aplicável; e

V – informações relativas às condicionantes, autorizações, dispensas ou demais exigências ambientais aplicáveis.

Art. 15. O servidor designado para acompanhamento, compilação e elaboração da proposta do PADMA será responsável pela consolidação e validação dos dados técnicos que subsidiarão os planos anuais de dragagem, devendo verificar sua conformidade com as diretrizes e bases técnicas previstas na Seção I deste Capítulo.

§ 1º Os levantamentos hidrográficos (LH), mono ou multifeixe, os ensaios laboratoriais, as investigações geotécnicas e os demais elementos técnicos utilizados na elaboração do PADMA deverão ser os mais recentes possíveis, preferencialmente realizados no mesmo exercício da contratação.

§ 2º Os dados e estudos técnicos poderão ser provenientes de levantamento hidrográfico específico, Programa de Monitoramento Hidroviário ou Portuário, contratos de supervisão ou de outros instrumentos que contemplem levantamentos hidrográficos, batimétricos, hidrológicos ou sondagens geotécnicas.

§ 3º Compete ao servidor responsável verificar a consistência, atualidade, integridade e adequação técnica dos levantamentos, estudos e ensaios utilizados na elaboração da proposta do PADMA.

Art. 16. Após a consolidação e validação dos dados técnicos necessários à elaboração da proposta do PADMA, o servidor responsável deverá submeter a proposta técnica à Coordenação de Vias Navegáveis – COVIAS, no âmbito da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ, ou ao Chefe do Serviço Aquaviário responsável pelas ações de dragagem de manutenção no âmbito da respectiva Superintendência Regional – SR, contendo sugestão de duração do PADMA, quantitativos estimados, campanhas anuais de dragagem e demais elementos técnicos necessários à definição da estratégia operacional da contratação.

§ 1º Estando de acordo com a proposta técnica, a COVIAS ou o Chefe do Serviço Aquaviário responsável a submeterá ao Coordenador-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB, no âmbito da DAQ, ou ao Coordenador de Engenharia ou Coordenador de Engenharia Aquaviária da respectiva Superintendência Regional – SR, para definição da duração do PADMA e da programação das campanhas anuais de dragagem.

§ 2º Após aprovação da proposta de que trata o § 1º, o processo retornará ao servidor responsável para consolidação do PADMA em documento técnico específico.

Art. 17. A proposta do PADMA deverá ser apresentada por meio de relatório técnico estruturado em dois volumes, divididos em itens, contendo, no mínimo, os seguintes elementos:

I – Volume I – Fase Preliminar:

- a) estudo hidrológico ou mareográfico;
- b) estudo geomorfológico;
- c) levantamentos hidrográficos;
- d) levantamentos meteoceanográficos;
- e) levantamentos geotécnicos; e
- f) estudos complementares pertinentes.

II – Volume II – Fase de Concepção e Planejamento Operacional das Campanhas de Dragagem:

- a) projeto geométrico do canal de navegação;
- b) estimativa volumétrica de dragagem por campanha;
- c) definição e organização dos planos anuais de dragagem, correspondente às campanhas de execução dos serviços ao longo do período contratual planejado;
- d) definição das áreas de despejo ou bota-fora e da destinação do material dragado;
- e) componente ambiental aplicável às campanhas;
- f) metodologia executiva dos serviços por campanha; e
- g) orçamento elaborado com base no Sistema de Custos Referenciais de Obras – SICRO, do DNIT e outros sistemas referenciais.

Seção III

Da Análise e Aprovação do PADMA

Art. 18. Após a consolidação da proposta do PADMA, o servidor responsável pela elaboração deverá elaborar Nota Técnica contendo a descrição dos estudos realizados, das metodologias adotadas, dos quantitativos estimados e da programação das campanhas anuais de dragagem, submetendo o processo à Coordenação de Vias Navegáveis – COVIAS, no âmbito da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ, ou ao Chefe do Serviço Aquaviário responsável, no âmbito da respectiva Superintendência Regional – SR.

Art. 19. O Coordenador de Vias Navegáveis ou o Chefe do Serviço Aquaviário responsável realizará a análise preliminar da proposta do PADMA, podendo solicitar esclarecimentos, complementações, ajustes ou retificações dos elementos técnicos apresentados.

§ 1º No âmbito das Superintendências Regionais – SRs, após a análise preliminar de que trata o *caput*, a proposta deverá ser submetida ao Coordenador de Engenharia ou ao Coordenador de Engenharia Aquaviária, conforme a estrutura organizacional da respectiva Regional.

§ 2º Estando a proposta tecnicamente adequada, a Superintendência Regional – SR deverá encaminhar o processo à Coordenação-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB da DAQ, para análise técnica final e verificação da conformidade com esta Instrução Normativa e com as diretrizes da política aquaviária do DNIT.

Art. 20. Compete à Coordenação-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB, com apoio técnico da Coordenação de Vias Navegáveis – COVIAS, analisar a conformidade técnica da proposta do PADMA, podendo:

- I – solicitar esclarecimentos, complementações ou retificações;
- II – propor adequações metodológicas ou revisão dos quantitativos estimados, desde que tecnicamente justificadas; e
- III – recomendar ajustes na programação das campanhas anuais de dragagem e na estratégia operacional da contratação.

Parágrafo único. As solicitações de adequação formuladas pela CGOB deverão ser atendidas pela unidade responsável pela elaboração da proposta antes da aprovação do PADMA.

Art. 21. Concluída a análise técnica e verificada a conformidade da proposta do PADMA com esta Instrução Normativa e com as diretrizes técnicas aplicáveis, a proposta será encaminhada para aprovação:

- I – ao Superintendente Regional, quando o PADMA tiver sido elaborado no âmbito da respectiva Superintendência Regional – SR; ou

II – ao Coordenador-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB, quando o PADMA tiver sido elaborado no âmbito da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ.

Art. 22. A aprovação do PADMA será formalizada mediante emissão de Termo de Aprovação do Programa Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária – PADMA, conforme modelo constante do Anexo II desta Instrução Normativa.

Art. 23. Aprovado o PADMA, a unidade responsável deverá adotar as providências necessárias à contratação, execução, acompanhamento e atualização dos respectivos planos anuais de dragagem.

CAPÍTULO III

DOS CONTRATOS DE DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO AQUAVIÁRIA

Seção I

Das Diretrizes Gerais da Contratação

Art. 24. Os contratos de dragagem de manutenção, no âmbito do PADMA, têm por finalidade preservar as características técnicas e operacionais dos canais de navegação, assegurando condições adequadas de profundidade, largura, alinhamento e navegabilidade, de modo a garantir a segurança da navegação e a continuidade das operações aquaviárias, observadas as normas ambientais, as normas da Autoridade Marítima, as regulamentações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e as demais autorizações aplicáveis.

Parágrafo único. Os padrões de desempenho, os níveis de serviço e os critérios operacionais dos contratos deverão observar as diretrizes estabelecidas pela Administração, especialmente aquelas previstas no respectivo PADMA e nos planos anuais de dragagem.

Art. 25. Os contratos celebrados no âmbito do PADMA poderão abranger, além dos serviços de dragagem de manutenção, os serviços acessórios, provisórios ou diretamente necessários à segurança da execução da dragagem, incluindo sinalização da área de intervenção, balizamento temporário da frente de serviço e medidas operacionais correlatas, desde que vinculados ao objeto principal e sem descaracterização da natureza do contrato de dragagem de manutenção.

Art. 26. O prazo inicial de vigência dos contratos de manutenção aquaviária poderá ser fixado em períodos anuais sucessivos, até o limite de 5 (cinco) anos, observado o disposto nos arts. 106 e 107 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

§ 1º A definição do prazo contratual deverá considerar:

- I – a quantidade prevista de campanhas anuais de dragagem;
- II – o comportamento hidrossedimentológico da via navegável;
- III – os quantitativos estimados de dragagem;
- IV – a estratégia operacional de execução dos serviços; e
- V – a necessidade de continuidade operacional da navegação.

§ 2º As prorrogações contratuais deverão observar o disposto no art. 107 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, bem como os requisitos de vantajosidade, manutenção das condições de habilitação e interesse da Administração.

Seção II

Da Planilha de Quantitativos e das Campanhas Anuais

Art. 27. A planilha contratual do PADMA deverá ser elaborada com base nos quantitativos estimados de dragagem definidos nos planos anuais de dragagem, considerando os levantamentos hidrográficos, estudos hidrossedimentológicos, séries históricas e demais elementos técnicos utilizados na elaboração da proposta.

§ 1º Os quantitativos previstos na planilha contratual possuem natureza estimativa, podendo variar em função da dinâmica hidrossedimentológica da via navegável, das condições operacionais verificadas durante a execução contratual e das necessidades de manutenção da navegabilidade.

§ 2º A distribuição dos quantitativos entre as campanhas anuais de dragagem deverá observar o planejamento operacional definido no PADMA e poderá ser revisada durante a execução contratual, mediante justificativa técnica fundamentada.

§ 3º A não execução integral dos quantitativos estimados para determinada campanha não implica sua perda automática, podendo os volumes remanescentes ser considerados no planejamento das campanhas subsequentes, observadas as necessidades operacionais identificadas pela Administração.

§ 4º Os quantitativos estimados deverão considerar, sempre que possível, o histórico de assoreamento, a evolução das condições de navegabilidade e os resultados das campanhas anteriores de dragagem.

Seção III

Do Planejamento da Contratação e do Termo de Referência

Art. 28. Após a aprovação do PADMA, a unidade responsável pela contratação deverá promover a elaboração do Estudo Técnico Preliminar – ETP, do Termo de Referência – TR e dos demais documentos necessários à instrução do processo licitatório, observadas as disposições da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e desta Instrução Normativa.

§ 1º Quando a contratação for conduzida no âmbito das Superintendências Regionais – SRs, a minuta do Termo de Referência e os respectivos documentos técnicos deverão ser submetidos previamente à análise da Coordenação-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB, por intermédio da Coordenação de Vias Navegáveis – COVIAS.

§ 2º A análise de que trata o § 1º terá por finalidade verificar a compatibilidade técnica da contratação com o PADMA aprovado, com os planos anuais de dragagem e com as diretrizes técnicas estabelecidas nesta Instrução Normativa.

§ 3º A CGOB poderá solicitar complementações, ajustes, esclarecimentos ou adequações técnicas nos documentos da contratação, inclusive quanto aos quantitativos, metodologias executivas, critérios de medição, requisitos operacionais e premissas hidrossedimentológicas adotadas.

Art. 29. O Termo de Referência deverá observar os modelos e orientações da Advocacia-Geral da União – AGU e contemplar, no mínimo:

- I – as diretrizes técnicas, operacionais e ambientais aplicáveis aos serviços;
- II – os critérios de execução, fiscalização, acompanhamento, medição e recebimento dos serviços;
- III – os critérios de desempenho e níveis de serviço esperados;
- IV – as exigências relativas à segurança da navegação e ao atendimento das normas da Autoridade Marítima;
- V – os requisitos relativos ao monitoramento ambiental, quando aplicável;
- VI – os procedimentos de controle tecnológico, monitoramento operacional e gestão da qualidade;
- VII – os critérios de medição dos volumes dragados e dos levantamentos hidrográficos; e
- VIII – as condições e premissas para eventual reprogramação operacional das campanhas anuais de dragagem.

§ 1º O Termo de Referência deverá estar compatível com o PADMA aprovado, com os planos anuais de dragagem e com os quantitativos estimados definidos para a contratação.

§ 2º Quando exigido licenciamento ambiental ou autorização específica para execução dos serviços, o Termo de Referência deverá contemplar as respectivas condicionantes, programas ambientais e medidas de monitoramento, mitigação ou controle ambiental aplicáveis.

§ 3º O Termo de Referência deverá prever programa de gestão da qualidade, contendo os procedimentos mínimos de planejamento, controle, verificação e garantia da qualidade dos serviços executados.

Art. 30. Concluída a instrução processual, o Termo de Referência será submetido à aprovação das autoridades competentes.

§ 1º No âmbito da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ, o Termo de Referência deverá ser aprovado e assinado pelo Coordenador de Vias Navegáveis – COVIAS, pelo Coordenador-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB e pelo Diretor de Infraestrutura Aquaviária.

§ 2º No âmbito das Superintendências Regionais – SRs, o Termo de Referência deverá ser aprovado e assinado pelo Chefe do Serviço Aquaviário responsável, pelo Coordenador de Engenharia ou Coordenador de Engenharia Aquaviária, conforme a estrutura organizacional da respectiva Superintendência Regional, e pelo Superintendente Regional.

§ 3º Após a aprovação do Termo de Referência e dos demais documentos técnicos pertinentes, deverão ser adotadas as providências necessárias à instauração do procedimento licitatório, nos termos da legislação e dos normativos aplicáveis.

Art. 31. A modalidade preferencial para a contratação dos serviços de dragagem de manutenção aquaviária, no âmbito do PADMA, será o pregão eletrônico, observadas as hipóteses legais de utilização de outras modalidades previstas na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

Parágrafo único. A definição da modalidade de licitação e dos critérios de julgamento deverá considerar as características técnicas, operacionais e econômicas da contratação pretendida.

Seção IV

Da Execução Contratual

Art. 32. A contratada deverá estar regularmente inscrita no Cadastro de Entidades Executantes de Levantamentos Hidrográficos – CEELH, do Centro de Hidrografia da Marinha – CHM, bem como observar os requisitos necessários à obtenção de Autorização para realização de Levantamentos Hidrográficos em Águas Jurisdicionais Brasileiras – AJB e as demais disposições aplicáveis das Normas da Autoridade Marítima – NORMAM.

Art. 33. Após a celebração do contrato e a publicação do respectivo extrato no Diário Oficial da União, a Superintendência Regional – SR ou a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ designará, mediante portaria, os responsáveis pela gestão e fiscalização contratual, nos termos do art. 117 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

§ 1º A fiscalização poderá ser auxiliada por empresa supervisora, assessoria técnica ou outros instrumentos de apoio técnico especializado contratados pela Administração.

§ 2º A designação e atuação da fiscalização deverão observar os normativos internos do DNIT relativos à gestão e fiscalização de contratos administrativos, inclusive quanto à segregação de funções e às atribuições dos agentes responsáveis.

§ 3º Deverá ser providenciado o cadastramento do contrato e de suas medições nos sistemas corporativos do DNIT, inclusive no Sistema de Acompanhamento de Contratos – SIAC, conforme normativos vigentes.

Art. 34. Observados os procedimentos de designação da gestão e fiscalização contratual e realizado o cadastro do contrato nos sistemas corporativos pertinentes, preferencialmente após o início da atuação da empresa supervisora, será emitida a Ordem de Início dos serviços para mobilização da contratada e execução das atividades previstas no contrato.

Art. 35. Previamente ao início da execução dos serviços e paralelamente à mobilização da contratada, o fiscal do contrato realizará reunião inicial com os representantes da empresa contratada para apresentação das diretrizes de execução contratual e solicitação da apresentação do Plano Executivo de Dragagem (PED) e do Cronograma de Execução dos Serviços, no prazo máximo de 5 (cinco) dias.

§ 1º O Cronograma de Execução dos Serviços deverá discriminar, por frente de serviço e área de dragagem, os prazos previstos para:

- I – realização dos levantamentos batimétricos iniciais e finais;
- II – execução dos serviços de dragagem; e
- III – deslocamento das dragas entre áreas, trechos ou passos críticos, quando aplicável.

§ 2º O Cronograma de Execução dos Serviços deverá observar o Plano Executivo de Dragagem (PED) aprovado pela fiscalização.

§ 3º A contratada poderá apresentar proposta de Plano Executivo de Dragagem (PED) para análise da empresa supervisora, que emitirá parecer técnico previamente à apreciação e aprovação pela fiscalização do contrato.

§ 4º Alternativamente, a fiscalização poderá determinar que o Plano Executivo de Dragagem (PED) seja elaborado pela empresa supervisora, desde que tal atividade esteja prevista no respectivo escopo contratual.

§ 5º Antes do início da execução dos serviços, deverá ser definida a área de despejo ou bota-fora a ser utilizada para deposição do material dragado, dentre aquelas previstas no PADMA e devidamente autorizadas, licenciadas ou ambientalmente aptas, quando aplicável.

§ 6º Caberá à contratada executar e manter a sinalização da área de dragagem em conformidade com as Normas da Autoridade Marítima – NORMAM aplicáveis, mantendo-a em condições adequadas durante toda a execução contratual.

Art. 36. Os serviços deverão ser executados sob acompanhamento da fiscalização, com registro das ocorrências em Diário de Obras e monitoramento do posicionamento das dragas por sistema de rastreamento por GPS ou tecnologia equivalente.

Parágrafo único. Preferencialmente, deverá ser utilizado sistema informatizado de monitoramento e gerenciamento de dragagem, com registro operacional em tempo real e disponibilização de acesso remoto à fiscalização.

Art. 37. A contratada deverá realizar o monitoramento e registro dos principais parâmetros operacionais das dragas utilizadas na execução dos serviços, disponibilizando os respectivos dados à fiscalização, à supervisão e ao DNIT, sem custos adicionais, com vistas ao acompanhamento da produtividade, desempenho operacional e controle da execução contratual.

Parágrafo único. O monitoramento operacional deverá contemplar, no mínimo:

I – correção vertical associada à variação do nível d'água, mediante utilização de réguas linimétricas, estações fluviométricas ou sensores telemétricos, para fins de controle da profundidade de corte, devendo a frequência das leituras observar a variação diária do nível d'água;

II – posicionamento do desagregador, cabeça de corte, extremidade da lança da draga ou equipamento equivalente, mediante registro periódico dos componentes X, Y e Z (longitude, latitude e altitude ou profundidade), preferencialmente em tempo real e em intervalos compatíveis com o acompanhamento operacional da dragagem, de forma a permitir a determinação das taxas de movimento, avanço, amplitude e profundidade de corte, bem como o rastreamento da evolução dos serviços;

III – pressão e vazão da mistura de água e sedimento transportada pela draga, calculadas mediante a curva de produção da bomba (pressão x vazão), com registro das leituras de pressão no manômetro da bomba da draga a cada alteração do regime operacional do motor, ou por meio de dispositivo de medição de velocidade de fluidos incorporado à tubulação de recalque;

IV – número de rotações por minuto da bomba, com registros realizados a cada alteração do regime operacional do motor, conjuntamente com as leituras de pressão da bomba referidas no inciso anterior;

V – registro das horas de funcionamento diário da draga;

VI – métricas de desempenho operacional compatíveis com o tipo de draga utilizada, incluindo, quando aplicável, densidade da polpa, velocidade de avanço, amplitude e profundidade de corte, produtividade operacional e demais parâmetros relevantes para o monitoramento contínuo da eficiência e desempenho dos serviços;

VII – posicionamento e comprimento da linha de recalque, quando houver, mediante registro periódico das coordenadas X e Y (longitude e latitude) da extremidade terminal da tubulação; e

VIII – controle operacional de viagens, tempos de ciclo, volumes e massas transportadas, quando aplicável.

Art. 38. Durante a execução dos serviços, a fiscalização deverá exigir o cumprimento das normas de segurança da navegação, das determinações da Autoridade Marítima e, quando aplicável, das orientações da Autoridade Portuária competente.

Art. 39. Durante a execução dos serviços de dragagem, especialmente em áreas ambientalmente sensíveis ou sujeitas a controle ambiental específico, deverá ser realizado monitoramento ambiental contínuo, com foco, entre outros parâmetros, na medição da turbidez da água.

§ 1º O sistema de monitoramento deverá utilizar, sempre que tecnicamente viável, sensores automáticos com registro contínuo de dados, georreferenciamento e capacidade de transmissão remota das informações.

§ 2º A turbidez da água deverá ser monitorada antes, durante e após as atividades de dragagem, em pontos localizados a montante e a jusante da área de intervenção, conforme previsto no Plano de Controle Ambiental – PCA, licenciamento ambiental ou documento técnico equivalente.

§ 3º Sempre que os valores de turbidez excederem os limites estabelecidos em normativos ambientais ou nos instrumentos de controle ambiental aplicáveis, a contratada deverá adotar imediatamente medidas mitigadoras, incluindo, quando cabível, ajustes operacionais, instalação de cortinas de turbidez ou interrupção temporária das atividades.

§ 4º As ações de controle e mitigação adotadas deverão ser registradas e incluídas nos relatórios ambientais periódicos, acompanhadas dos respectivos dados de monitoramento.

Seção V

Dos Levantamentos Hidrográficos

Art. 40. Durante a execução do contrato, as áreas, trechos ou passagens objeto de dragagem deverão ser submetidos a levantamentos hidrográficos destinados à obtenção de dados batimétricos necessários ao acompanhamento da execução dos serviços, à medição dos volumes dragados e ao monitoramento da evolução do canal de navegação.

Parágrafo único. A periodicidade dos levantamentos hidrográficos deverá observar a dinâmica hidrossedimentológica do corpo hídrico e as necessidades operacionais da fiscalização contratual.

Art. 41. A obtenção dos dados batimétricos deverá ser realizada mediante levantamento hidrográfico, acompanhado dos respectivos arquivos digitais de processamento, inclusive arquivos BIN ou equivalentes compatíveis com os sistemas utilizados pelo DNIT.

§ 1º Os levantamentos hidrográficos poderão ser executados por empresa especializada contratada especificamente para essa finalidade ou pela própria empresa executora da dragagem, desde que haja contrato de supervisão técnica independente para acompanhamento da aquisição, processamento e validação dos dados.

§ 2º Caso a Administração opte pela contratação de empresa especializada para execução dos levantamentos hidrográficos, esta poderá, cumulativamente, exercer as atividades de supervisão dos serviços de dragagem, auxiliando a fiscalização na quantificação, acompanhamento e controle da execução contratual.

§ 3º Os levantamentos hidrográficos batimétricos deverão ultrapassar os limites geométricos do canal de navegação e poderão ser classificados, quanto à abrangência e periodicidade, nas seguintes modalidades:

I – levantamento hidrográfico geral: realizado antes do início da dragagem (pré-dragagem) e após sua conclusão (pós-dragagem), com ausência de dragas na área levantada, abrangendo integralmente a área, trecho ou passo objeto da intervenção, devendo os dados processados ser disponibilizados em formato editável e compatível com os sistemas utilizados pelo DNIT, tais como Hypack, ArcGIS, QGIS, AutoCAD ou outros equivalentes, para fins de fiscalização e composição da base de dados de monitoramento das vias navegáveis sob sua responsabilidade;

II – levantamento hidrográfico parcial: realizado após a execução da dragagem em conjunto específico de seções, abrangendo exclusivamente as áreas submetidas à atuação das dragas; e

III – levantamento hidrográfico complementar: realizado em todo o canal de navegação, excluídas as áreas de segurança em torno das dragas e as seções já levantadas em períodos imediatamente anteriores.

Seção VI

Fiscalização, Medição e Supervisão

Art. 42. A fiscalização contratual registrará no Diário de Obras, que comporá o processo de suporte documental das medições, todas as ocorrências relacionadas à execução do contrato, incluindo quebras, manutenções e substituições de dragas, monitoramento do posicionamento das embarcações por sistemas de rastreamento, orientações expedidas à contratada e demais informações relevantes ao acompanhamento da execução contratual, determinando o que for necessário à regularização das falhas observadas ou à melhoria do desempenho dos serviços.

Parágrafo único. As decisões e providências que ultrapassarem a competência da fiscalização deverão ser submetidas, em tempo hábil, à autoridade competente para adoção das medidas cabíveis.

Art. 43. A contratada deverá reparar e corrigir, às suas expensas, no todo ou em parte, os serviços executados em que forem verificados vícios, defeitos ou incorreções decorrentes da execução contratual.

Art. 44. Os serviços de dragagem serão medidos com base nos volumes efetivamente executados e aferidos mediante levantamentos hidrográficos e demais documentos técnicos pertinentes, observados os critérios definidos no Termo de Referência.

§ 1º A sistemática de medição, autorização de pagamento e registro das informações no SIAC observará as disposições da regulamentação vigente do DNIT.

§ 2º Os procedimentos de medição, a documentação de suporte e as responsabilidades dos agentes envolvidos deverão observar as normas internas do DNIT aplicáveis à gestão e fiscalização contratual.

Art. 45. O Termo de Referência poderá estabelecer critérios de tolerância técnica para fins de recebimento e aceitação dos serviços de dragagem, observados os parâmetros operacionais e geométricos da via navegável.

§ 1º Os critérios de tolerância poderão ser estabelecidos de forma absoluta ou relativa, considerando área, volume, pontos batimétricos ou seções transversais.

§ 2º Poderão ser adotados, isolada ou cumulativamente, os seguintes critérios:

- I – tolerância de cota do fundo do canal com restrição na porção central e flexibilidade nos taludes;
- II – tolerância de cota do fundo do canal abrangendo porção central e taludes;
- III – tolerância por volume remanescente por seção transversal;
- IV – tolerância por volume remanescente global; e
- V – combinação dos critérios anteriores.

Art. 46. Deverá ser contratada empresa supervisora para auxiliar a fiscalização no acompanhamento da execução e na quantificação dos serviços de dragagem, em observância aos entendimentos e determinações dos órgãos de controle.

§ 1º A empresa supervisora poderá ser responsável pela realização dos levantamentos hidrográficos e pelo processamento dos respectivos dados batimétricos.

§ 2º Quando os levantamentos hidrográficos forem executados pela contratada responsável pela dragagem, caberá à empresa supervisora acompanhar, supervisionar e validar a coleta, o processamento e os resultados dos dados produzidos.

§ 3º A contratação da supervisão deverá ser planejada de forma a permitir sua atuação desde o início da execução contratual, preferencialmente antes da emissão da Ordem de Início dos serviços de dragagem.

Seção VII**Da Reprogramação Operacional dos Quantitativos**

Art. 47. Durante a execução contratual, os quantitativos de dragagem previstos para cada campanha poderão ser reprogramados entre as etapas de execução, desde que mantida a finalidade do objeto contratado e demonstrada a necessidade técnica da medida.

§ 1º A reprogramação poderá ocorrer em razão:

I – da não execução integral dos quantitativos previstos para determinada campanha;

II – da alteração das condições hidrossedimentológicas da via navegável;

III – do surgimento de novos pontos críticos situados dentro do trecho abrangido pelo objeto contratado;

IV – da alteração do traçado geométrico do canal de navegação; ou

V – de outras circunstâncias técnicas supervenientes devidamente justificadas.

§ 2º Os saldos remanescentes de quantitativos não executados em determinada campanha poderão ser mantidos para execução em campanhas futuras, desde que tecnicamente justificados pela fiscalização.

§ 3º A reprogramação de quantitativos entre campanhas não caracteriza alteração quantitativa contratual, desde que não implique acréscimo do quantitativo global contratado nem alteração do objeto.

§ 4º Mediante justificativa técnica da fiscalização e aprovação da Administração, o volume efetivamente executado em determinada campanha poderá superar o quantitativo inicialmente previsto para o respectivo período em até 25% (vinte e cinco por cento), desde que exista saldo contratual suficiente para absorção do quantitativo adicional, sejam preservados os quantitativos globais contratados e a medida não implique descaracterização do objeto ou necessidade de alteração quantitativa contratual.

§ 5º Nas hipóteses previstas neste artigo, a Administração poderá promover a redistribuição dos quantitativos remanescentes entre campanhas subsequentes, de modo a compatibilizar a execução contratual com as necessidades operacionais da via navegável, mediante justificativa técnica da fiscalização e registro nos documentos de acompanhamento contratual.

Seção VIII**Das Alterações Contratuais****Subseção I****Das Disposições Gerais**

Art. 48. As alterações contratuais deverão observar as disposições dos arts. 124 a 136 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e serão formalizadas mediante termo aditivo ou apostilamento, conforme o caso.

Art. 49. A necessidade de alteração contratual poderá ser identificada pela fiscalização, pela supervisora, pela contratada ou pela unidade gestora do contrato.

§ 1º A proposta de alteração deverá ser instruída com os elementos técnicos, operacionais, administrativos e financeiros necessários à sua adequada análise.

§ 2º Quando a proposta for apresentada pela supervisora ou pela contratada, deverá ser encaminhada à fiscalização do contrato acompanhada das justificativas, memória de cálculo, documentos técnicos e demais informações pertinentes.

Art. 50. Compete à fiscalização técnica realizar a análise preliminar da proposta de alteração contratual, emitindo Nota Técnica conclusiva quanto à sua necessidade, adequação técnica e compatibilidade com o objeto contratado.

§ 1º Nos contratos que contem com supervisão, a fiscalização poderá solicitar manifestação técnica da supervisora para subsidiar sua análise.

§ 2º A análise da fiscalização deverá ater-se aos aspectos técnicos e operacionais da alteração proposta.

Art. 51. Após manifestação da fiscalização técnica, o processo será submetido às instâncias competentes da unidade responsável pela gestão contratual para análise e aprovação.

§ 1º Nos contratos geridos pelas Superintendências Regionais, a tramitação observará, conforme a estrutura organizacional da unidade:

- I – Fiscalização Técnica;
- II – Chefe do Serviço Aquaviário, quando houver;
- III – Coordenador de Engenharia ou Coordenador de Engenharia Aquaviária;
- IV – Superintendente Regional.

§ 2º Nos contratos geridos pela Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ, a tramitação observará:

- I – Fiscalização Técnica;
- II – Coordenação de Vias Navegáveis – COVIAS;
- III – Coordenação-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB.

Art. 52. Após a aprovação técnica da proposta de alteração contratual, o processo será encaminhado ao Fiscal Administrativo para análise dos aspectos administrativos do contrato e complementação da instrução processual necessária à formalização da alteração.

§ 1º Compete ao Fiscal Administrativo verificar, dentre outros aspectos pertinentes, a compatibilidade da alteração com as disposições editalícias e contratuais, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, a disponibilidade orçamentária, quando aplicável, bem como o atendimento às exigências previstas na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e demais normativos pertinentes.

§ 2º Concluída a análise administrativa, o Fiscal Administrativo providenciará a inclusão da minuta do termo aditivo ou instrumento equivalente, bem como dos demais documentos necessários à formalização da alteração contratual, podendo, para tanto, solicitar apoio das unidades competentes da Superintendência Regional ou da DAQ, conforme o caso.

Art. 53. Após a conclusão da instrução processual, o processo retornará à fiscalização técnica para conferência dos elementos que fundamentam a alteração contratual e posterior encaminhamento à autoridade competente.

§ 1º Nos contratos geridos pelas Superintendências Regionais, o processo será submetido ao Superintendente Regional para aprovação e encaminhamento à Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT – PFE/DNIT, quando exigido.

§ 2º Nos contratos geridos pela DAQ, o processo será submetido ao Diretor de Infraestrutura Aquaviária para aprovação e encaminhamento à PFE/DNIT, quando exigido.

Art. 54. Após manifestação da PFE/DNIT, o processo retornará à unidade técnica responsável pela gestão contratual para análise e atendimento das recomendações eventualmente formuladas.

§ 1º Atendidas as recomendações jurídicas e concluída a instrução processual, os autos serão encaminhados à autoridade competente para aprovação da alteração contratual, inclusive para submissão à Diretoria Colegiada, quando exigida pelos normativos internos do DNIT.

§ 2º Após a aprovação pela autoridade competente ou pela Diretoria Colegiada, quando aplicável, será providenciada a formalização do respectivo termo aditivo ou instrumento equivalente, com a assinatura pelas partes e adoção das providências administrativas subsequentes.

Subseção II

Das Prorrogações Contratuais

Art. 55. Os contratos de dragagem de manutenção celebrados no âmbito do PADMA, por constituírem serviços contínuos destinados à manutenção das condições de navegabilidade das vias aquaviárias, poderão ser prorrogados sucessivamente, observados os requisitos previstos nos arts. 106 e 107 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, bem como o interesse público, a vantajosidade para a Administração e a manutenção das condições de habilitação da contratada.

Parágrafo único. A execução de novas campanhas anuais de dragagem decorrentes de prorrogação contratual regularmente formalizada constitui desdobramento natural da prestação continuada dos serviços de manutenção aquaviária e não se confunde com acréscimo quantitativo sujeito aos limites previstos no art. 125 da Lei nº 14.133, de 2021.

Art. 56. Previamente à formalização da prorrogação contratual, deverá ser realizado levantamento hidrográfico atualizado das áreas objeto da campanha subsequente, com a finalidade de subsidiar a definição dos quantitativos estimados para o período a ser prorrogado.

§ 1º Cada prorrogação contratual deverá ser instruída com Relatório de Prorrogação de Etapa contendo, no mínimo:

- I - preâmbulo com identificação do contrato, empresa contratada e trecho hidroviário abrangido;
- II - planilha resumo da nova etapa;
- III - justificativas para prorrogação;
- IV - metodologia de elaboração;
- V - plantas batimétricas atualizadas;
- VI - planilha de cubagem de volumes atualizada;
- VII - planilha de PADMA para a nova etapa;
- VIII - proposta de cronograma físico-financeiro; e
- IX - orçamento Onerado e Desonerado (SICRO).

§ 2º Desde que mantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o valor da etapa prorrogada poderá ser superior ou inferior ao valor da etapa imediatamente anterior.

§ 3º Deverão ser mantidos os itens de serviço previstos na contratação original, admitindo-se a atualização dos quantitativos necessários à execução do período da prorrogação contratual.

Art. 57. A prorrogação contratual deverá ser precedida de Nota Técnica demonstrando a vantajosidade de sua celebração, observadas as normas internas do DNIT e a regulamentação vigente.

Parágrafo único. A Nota Técnica deverá apresentar os quantitativos previstos para a nova etapa, os valores atualizados do contrato e as informações necessárias à atualização dos sistemas corporativos do DNIT.

Subseção III

Das Alterações Quantitativas

Art. 58. Os acréscimos e supressões quantitativas decorrentes de alterações contratuais observarão as hipóteses, condições e limites estabelecidos nos arts. 124 e 125 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

§ 1º Os volumes de dragagem acrescidos ao contrato, além daqueles originalmente previstos, serão considerados para fins de apuração dos limites legais aplicáveis.

§ 2º Não se enquadram como acréscimos quantitativos sujeitos aos limites referidos no § 1º os quantitativos correspondentes às campanhas adicionais decorrentes de prorrogação contratual regularmente formalizada, nos termos desta Instrução Normativa.

§ 3º Poderão ensejar alteração quantitativa contratual, mediante justificativa técnica e celebração de termo aditivo:

I – o surgimento de novos pontos críticos não contemplados no planejamento original;

II – alterações relevantes das condições de navegabilidade verificadas durante a execução contratual;

III – modificações significativas do traçado ou da geometria do canal de navegação;

IV – necessidades supervenientes de adequação do canal às condições operacionais verificadas durante a execução; ou

V – outras situações devidamente justificadas que demonstrem a necessidade de modificação dos quantitativos originalmente contratados.

§ 4º A necessidade de ampliação ou redução dos quantitativos originalmente contratados, quando não puder ser solucionada por meio da reprogramação operacional prevista no art. 50, deverá ser formalizada mediante alteração contratual, observados os requisitos e limites previstos na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

Art. 59. As alterações quantitativas deverão ser acompanhadas das respectivas memórias de cálculo, levantamentos hidrográficos, plantas batimétricas e demais documentos técnicos necessários à demonstração da necessidade e da adequação da medida proposta.

Parágrafo único. O conjunto dos acréscimos e o conjunto das supressões deverão ser calculados individualmente sobre o valor inicial atualizado do contrato, vedada a compensação entre eles para fins de apuração dos limites legais.

Seção IX

Do Recebimento dos Serviços

Art. 60. O recebimento dos serviços executados observará os procedimentos previstos nos arts. 140 a 144 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, bem como os normativos internos do DNIT aplicáveis aos contratos de infraestrutura aquaviária.

§ 1º O recebimento dos serviços deverá considerar os critérios de medição e aceitação previstos no Termo de Referência, inclusive aqueles relacionados às tolerâncias admitidas para os serviços de dragagem.

§ 2º A emissão dos termos de recebimento deverá ser precedida da verificação da conformidade dos serviços executados, dos levantamentos hidrográficos realizados e da documentação técnica exigida contratualmente.

§ 3º Por ocasião do recebimento, todos os serviços previstos para a etapa contratual correspondente deverão estar concluídos, ressalvadas as hipóteses expressamente admitidas pela Administração.

§ 4º A emissão do termo de recebimento definitivo não afasta a responsabilidade da contratada pelos vícios, defeitos ou incorreções constatados posteriormente, na forma da legislação aplicável.

Art. 61. A Administração rejeitará, no todo ou em parte, os serviços executados em desacordo com o contrato, com o Termo de Referência, com as especificações técnicas ou com as determinações da fiscalização, sem prejuízo da aplicação das medidas contratuais cabíveis.

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 62. Os contratos em execução na data de publicação desta Instrução Normativa permanecerão regidos pelas condições originalmente pactuadas, aplicando-se esta Instrução Normativa aos atos futuros sempre que compatíveis com o estágio de execução contratual.

Art. 63. Fica revogada a Instrução Normativa nº 4/DNIT SEDE, de 26 de fevereiro de 2021.

Art. 64. Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

FABRICIO DE OLIVEIRA GALVÃO
Diretor-Geral

ANEXO I MAPA DE COMPETÊNCIAS

Responsável	Ação
Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ	• Definir as diretrizes estratégicas relativas às ações de dragagem de manutenção aquaviária no âmbito do DNIT. • Analisar os requerimentos de delegação de competência apresentados pelas Superintendências Regionais para elaboração, acompanhamento, revisão e atualização do PADMA, com apoio técnico da CGOB. • Aprovar atos e instrumentos de sua competência relacionados às contratações de dragagem de manutenção aquaviária. • Submeter à Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT – PFE/DNIT e à Diretoria Colegiada, quando exigido pelos normativos internos, os atos que dependam de deliberação, conforme normativos internos do DNIT.
Coordenação-Geral de Obras Aquaviárias – CGOB	• Coordenar, orientar e supervisionar a elaboração, atualização e execução do PADMA. • Definir a programação das ações de dragagem de manutenção aquaviária, em articulação com as unidades envolvidas. • Aprovar o PADMA elaborado no âmbito da DAQ. • Prestar apoio técnico à Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ na análise dos requerimentos de delegação de competência apresentados pelas Superintendências Regionais para elaboração, acompanhamento, revisão e atualização do PADMA. • Analisar a conformidade técnica dos PADMAS elaborados pelas Superintendências Regionais no exercício de competência delegada. • Avocar, quando necessário, as competências delegadas às Superintendências Regionais, mediante justificativa técnica ou administrativa.

Coordenação de Vias Navegáveis – COVIAS	- Elaborar, revisar e atualizar as propostas de PADMA e respectivos Planos Anuais de Dragagem. - Consolidar, organizar e validar os dados técnicos necessários ao planejamento das campanhas de dragagem. Analisar levantamentos hidrográficos, estudos hidrológicos, estudos hidrossedimentológicos e demais informações técnicas necessárias ao PADMA. - Apoiar tecnicamente a CGOB na análise das propostas elaboradas pelas Superintendências Regionais. Elaborar ou revisar Termos de Referência relativos às contratações sob responsabilidade da DAQ.
Superintendência Regional – SR (quando delegada a competência)	- Coordenar, no âmbito regional, a elaboração, revisão e atualização do PADMA, conforme delegação da CGOB. - Aprovar o PADMA elaborado no âmbito da Superintendência Regional, após análise técnica da CGOB. - Aprovar o Termo de Referência das contratações sob sua responsabilidade. - Autorizar a instauração dos procedimentos licitatórios e praticar os atos administrativos de sua competência. - Designar os responsáveis pela gestão, fiscalização e recebimento dos contratos sob sua gestão.
Coordenação de Engenharia ou Coordenação de Engenharia Aquaviária da SR (quando houver delegação)	- Coordenar as atividades técnicas relacionadas à elaboração e atualização do PADMA no âmbito da Superintendência Regional. - Avaliar as propostas técnicas elaboradas pelo Serviço Aquaviário. - Submeter o PADMA e os documentos da contratação à aprovação do Superintendente Regional.
Serviço Aquaviário da SR (quando houver delegação)	- Elaborar, acompanhar, revisar e atualizar a proposta do PADMA no âmbito regional. - Consolidar os dados técnicos necessários à composição dos Planos Anuais de Dragagem. - Manter atualizado o histórico técnico de levantamentos hidrográficos, volumes executados e informações hidrossedimentológicas. - Apoiar a elaboração dos documentos técnicos necessários às contratações de dragagem de manutenção.
Servidor responsável pela elaboração/acompanhamento do PADMA	- Compilar, analisar e validar os dados técnicos utilizados na elaboração do PADMA. - Acompanhar levantamentos hidrográficos, estudos hidrológicos, estudos hidrossedimentológicos e investigações geotécnicas. - Consolidar os quantitativos referenciais das campanhas anuais de dragagem. - Elaborar Nota Técnica de encaminhamento da proposta do PADMA.
Gestor do Contrato	- Coordenar a gestão do contrato de dragagem de manutenção aquaviária, zelando pelo cumprimento das obrigações contratuais, dos prazos e das condições estabelecidas no instrumento contratual. - Acompanhar a vigência contratual, a execução físico-financeira, os saldos contratuais e a necessidade de adoção de providências administrativas relacionadas ao contrato. - Coordenar, em conjunto com a fiscalização técnica e administrativa, a instrução dos processos relativos a alterações contratuais, prorrogações, reajustes, reequilíbrios econômico-financeiros, recebimento do objeto e demais atos necessários à execução contratual. - Encaminhar às instâncias competentes as demandas contratuais que dependam de aprovação superior, manifestação jurídica ou deliberação administrativa. - Acompanhar a atualização das informações contratuais nos sistemas corporativos do DNIT, conforme as atribuições definidas nos normativos internos de gestão contratual.
Fiscalização do Contrato	- Acompanhar e fiscalizar tecnicamente a execução dos serviços de dragagem de manutenção aquaviária, verificando sua conformidade com o contrato, Termo de Referência, PADMA, Plano Anual de Dragagem e Plano de Execução da Dragagem – PED. - Analisar e aprovar o Plano de Execução da Dragagem – PED apresentado pela contratada, com apoio da supervisora, quando houver. - Acompanhar as campanhas de dragagem, os levantamentos hidrográficos, os parâmetros operacionais das dragas e o atendimento aos critérios técnicos estabelecidos. - Avaliar e atestar tecnicamente os serviços executados, inclusive quanto aos volumes dragados, medições e documentação técnica de suporte. - Registrar no Diário de Obras as ocorrências relacionadas à execução contratual e solicitar as correções necessárias à contratada. - Emitir manifestações técnicas relativas a alterações contratuais, reprogramações de quantitativos, prorrogações e demais demandas relacionadas ao objeto contratado. - Subsidiar a atualização do histórico técnico do PADMA, com informações relativas à execução das campanhas de dragagem.
Empresa Supervisora (quando contratada)	- Apoiar tecnicamente a fiscalização no acompanhamento da execução contratual. - Executar ou validar levantamentos hidrográficos e processamento dos dados batimétricos, conforme previsão contratual. - Apoiar a quantificação dos serviços executados, medições e análise do desempenho operacional das campanhas de dragagem.

ANEXO II

**MODELO DO TERMO DE APROVAÇÃO DO PROGRAMA ANUAL DE DRAGAGEM DE
MANUTENÇÃO AQUAVIÁRIA – PADMA
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES**

O SUPERINTENDENTE REGIONAL NO ESTADO DE _____ DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, no uso das atribuições que lhe confere o Art. xº da Portaria nº xxx, de xxx de xxx de xxx, publicada no D.O.U. de xx de agosto de xx, seção x, página xx, tendo em vista o constante do **Processo nº _____/_____-__** e,

Uma vez que a documentação foi elaborada de acordo com os procedimentos definidos na Instrução Normativa Nº __, de __ de _____ de xxxx, publicada no Boletim Administrativo Nº __, de __ de _____ de xxxx do DNIT a qual estabelece rotina de procedimentos relativos à elaboração do Programa Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária – PADMA e à execução, supervisão, medição e fiscalização de contratos de PADMA;

Visto que a análise Técnica foi feita pela Coordenação de Engenharia Aquaviária desta Superintendência Regional;

RESOLVE:

Art. 1º **APROVAR** o Programa Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária – PADMA, abaixo descrito:

Via Navegável: ____/____

Trecho: _____ – _____

Segmento: km ____ ao km ____

Extensão: _____ km

Nome

Superintendente Regional do DNIT no Estado do _____

ANEXO III

**GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO E ANTEPROJETOS DE
DRAGAGEM DE MELHORAMENTO**

"Guia de Elaboração de Anteprojetos e Planos de Dragagem" (22776425), que originalmente foi proposto no âmbito do processo 50600.009965/2024-52 (vide SEI 19055254)