



## BRESIL PRATIQUE

### Navigation pour être surpris sans se faire surprendre

MAJ : mai 2020



Voilà bien un pays qui nous fait fantasmer, nous européens et surtout nous, marins !

La réalité est à la hauteur du rêve et pour en profiter un maximum, il convient d'en connaître quelques généralités, en tant que voyageur et en tant que plaisancier.

En plus des articles sur les grandes escales du pays, nous avons rédigé un article général sur les bases à connaître et à respecter.

Elles sont écrites avec l'expérience de nos croisières le long du littoral et des fleuves et les retours réguliers des navigateurs qui s'y rendent. Comme dans tous les pays, ces données sont susceptibles de changer.

### Plaisance brésilienne

Peu développée jusqu'il y a quelques années, la plaisance brésilienne prend lentement son envol. Ce sont principalement les bateaux à moteur qui séduisent la clientèle. Ils doivent représenter 80 à 90% du marché. Les utilisateurs recherchent le plaisir de la pêche, des sports nautiques (glisse et natation) et aiment frimer. L'utilisation des bateaux est surtout une affaire de week-end.

Les « voileux » sont rares mais assez dynamiques. De nombreuses régates nationales sont organisées. La Marine Nationale soutient cette activité et forme ses futurs officiers sur des bateaux de régates. Tous les grands clubs ont au moins une régates importante par an et prennent une part très active dans la promotion de ce sport auprès des jeunes. Le magazine spécialisé brésilien « **Nautica** » informe les plaisanciers.

Le top de la voile brésilienne se hisse au niveau international : Torben Grael 3ème de la Volvo Ocean Race 2005/6 sur le 70' Open « Brasil 1 » et vainqueur de l'édition 2008/9. le 60'open Galiléo lors de la route du Café en 2005. Le cata tout en carbone « Adrenalina », vainqueur en 2006 de la Cape Town - Salvador a réalisé le trajet en 9 jours... soit 370 milles/jour ou 15,6 nœuds de moyenne. La liste s'allonge chaque année.

Il existe une industrie nautique locale, elle est «supportée» par des droits de douanes exorbitants : 105% de taxe sur tout bateau neuf importé. Donc on construit local et on importe un minimum de composants. Les bateaux sont principalement en polyester. Quelques petits chantiers produisent en aluminium. La majorité des bateaux tournent autour de 36 pieds.



Le marché de l'occasion est encore mieux «supporté» par la loi : il est interdit d'importer des bateaux usagés. En conséquence, le marché de l'occasion se porte très bien et les bateaux anciens sont régulièrement rénovés. Il n'est pas rare de voir des voiliers de 40 ans d'âge entièrement remis à neuf.

Les rencontres entre plaisanciers brésiliens et étrangers sont la source d'échanges d'informations que nous recherchons toujours, même si de prime abord, les Brésiliens sont plutôt réservés. Les voiliers brésiliens quittent rarement le pays, les distances sont grandes et les pays voisins n'offrent que peu de ressources nautiques (sauf Argentine).

Ici, plus qu'ailleurs les plaisanciers moteurs ont peu d'éducation. La règle est d'aller à plein gaz le plus longtemps possible et de tourner plein pot entre les voiliers à l'ancre. Rontudjûû !

Avec 3.200 milles de côtes et une infinité de cours d'eau, les possibilités de navigation sont nombreuses. Mais les grands déplacements le long de la côte ne sont pas toujours faciles, surtout dans le sens sud > nord. Nous le verrons plus loin.

## Mouillages



Globalement les fonds accrochent bien. Ils sont principalement de sable ou de vase de bonne tenue. Dans les fleuves, plus on mouille dans le courant, plus le fond est de qualité car les alluvions sont lessivés en permanence. Sur l'Amazone, durant l'été, pratiquement chaque jour amène son grain. Il peut être violent (40 à 50 nœuds). Mais le risque de dégâts est faible. On se retrouve sur la berge avec éventuellement un peu de gîte. C'est tout. Les "îles flottantes" (amas dérivants

de débris végétaux) peuvent causer des soucis. Reportez-vous à notre article "[Navigation sur les fleuves tropicaux](#)" pour plus de détails.

Le marnage est généralement compris entre 0,5 et 2 mètres dans le pays (sauf 3 m dans le delta de l'Amazone). Plus on descend vers le sud, moins le marnage est important.



## Marinas

Les clubs nautiques sont souvent des clubs de VIP locaux. Ces « socios » (membres) ne font pas nécessairement du bateau mais il est de bon ton de faire partie du Club de sports nautiques de la ville. C'est la raison pour laquelle les installations des clubs sont nombreuses. Piscines, sanitaires, terrain de basket, de tennis, de fitness jouxtent généralement le restaurant avec vue sur le port. Le bateau visiteur peut profiter des installations.



Les marinas ont toujours un service de gardiennage 24/24. A l'entrée comme sur les pontons. Ceci est nécessaire, surtout lorsque la marina jouxte une favela...



Les installations portuaires elles-mêmes sont très variables. A Ilhéus, elles se résument à un plan incliné, un tracteur, du personnel de manutention et un parking à bateaux. A Belém, juste un ponton de déchargement. A Salvador, la Bahia Marina offre toutes les infrastructures d'une marina moderne avec catways et wifi. Au sud de Rio, dans la région de Paratí, ce sont de multiples marinas qui ont fleuri avec l'essor de la plaisance.

Les marinas brésiliennes offrent parfois la gratuité des premiers jours à quai. Dans la communauté yachties, cela s'apprend vite. Ensuite les prix sont très variables, on peut passer du simple au quadruple entre un port communal et une marina privée.

Négocier est faisable, surtout pour un stationnement d'un mois ou plus. Il ne faut pas hésiter à faire jouer la concurrence ou faire une contre-proposition. A Angra dos Reis, le prix demandé était de 250 R\$ pour 1 nuit, j'ai obtenu 150R\$ en une rapide négociation. Ce montant étant déjà très cher pour le pays.

Les marinas demandent les papiers du bateau et parfois les documents officiels d'entrée dans le pays.



## Sorties de l'eau

Les travelifts et autres moyens de sortir son bateau de l'eau ne sont pas légions au Brésil. Je vous indique ci-dessous une liste non exhaustive des endroits que j'ai repérés. Les distances entre ces lieux sont parfois grandes. Calculez votre coup.

- Belém et Santarem (Amazonie) : rien, sauf échouage le long d'un mur.
- Fortaleza – **chantier Inace** – grue 60 T (n'ont pas de sangles, seulement des élingues d'acier) ou plateforme sur rails (cher).
- **Jacaré** : chariot hydraulique PARKLEV > 44'/15T/2m.TE.
- Salvador – Bahia Marina – Travelift 20T – [www.bahiamarina.com.br](http://www.bahiamarina.com.br)
- Paratí – Marina Porto Imperial – 3 Travelift – [www.marinaportoperial.com.br](http://www.marinaportoperial.com.br)
- Angra – Marina Verolme – 22°59'52,48"S 044°14'59,19"W- Travelift 50 T + autre – [www.marinaverolme.com.br](http://www.marinaverolme.com.br)
- Santos – **Pier 26** – 24°00'16"S 046°17'58"W – Travelift 30 T.

## Formalités

A l'entrée dans le pays, il faut s'astreindre à quelques formalités. Elles prennent entre 2 et 4 heures. Plus la ville est grosse, plus ce sera long. Important : il faut se présenter aux autorités, vêtu d'un pantalon long, d'une chemise ou d'un polo et de chaussures. Ils sont impeccablement habillés et ne comprendraient pas que nous ne leur rendions pas cette politesse. C'est la première chose que dit le secrétariat des clubs nautiques.



## **Formalités d'entrée de l'équipage et du bateau dans le pays :**

- **ACTE 1** : pour l'immigration de **l'équipage**, un visa touristique préalable n'est pas requis pour les ressortissants européens et suisses. **Le visa donné à l'entrée dans le pays est valable 90 jours**. Ce premier acte se joue à la **Police Fédérale** (Bureau de l'Immigration)
- **ACTE 2** : pour la libre circulation du **bateau** dans le pays, c'est un document fédéral qui indique la date d'entrée officielle du bateau. **La libre circulation est donnée à l'entrée dans le pays est valable 90 jours. Elle ne peut plus être prolongée**. Le bateau doit impérativement sortir ensuite jusqu'à l'année calendaire suivante. S'il reste plus de 90 jours, il peut être soumis à la taxe d'importation de 105% ... Ce deuxième acte se déroule à la **Receita Federal**.

**MAIS** votre bateau peut rester 24 mois au Brésil sous le **régime de l'importation temporaire** (voir ci-dessous). Si votre bateau peut rester plus longtemps, ce n'est pas votre cas. Vous êtes toujours limité à 90 jours, mais par contre, vous pouvez rentrer au pays durant 90 jours et revenir pour 90 jours, etc. Attention : vous allez devoir ici signer un document où vous vous engagez à payer une lourde taxe si vous ou votre bateau disparaissent sans prévenir après votre séjour légal. Cette taxe est calculée sur la valeur du bateau. Il faut donc déclarer une faible valeur (100.000 US\$ est le max). Ceci minimisera la sanction en cas de problème. Ce document est censé vous décourager de vendre votre bateau en douce. Il implique également de bien faire sortir le bateau du pays en heure et en temps.

- **ACTE 3** : l'épilogue aura lieu à la **Capitania dos Portos** qui contrôlera les documents des trois bureaux précédents et vous remettra enfin votre sésame pour la navigation au Brésil : une liasse de documents

**N.B. : Prolongation du séjour de libre circulation du bateau** : pour rappel, **la libre circulation est donnée à l'entrée dans le pays est valable 90 jours. Elle ne peut plus être prolongée**. Le bateau doit impérativement sortir ensuite jusqu'à l'année calendaire suivante. S'il reste plus de 90 jours, il peut être soumis à la taxe d'importation de 105% ...

Il semble que dans le guide Imray sur le Brésil de Michel Balette ou sur Noonsite, il est toujours fait mention de 180 jours (ou 3 mois). Mais aussi bien à Cabedelo qu'à Rio Grande et qu'à Salvador, la norme de base semble être 90 jours. Attention, gros risque en perspective pour les distraits!

### **Régime d'importation temporaire (Loi Borges):**

Il est obligatoire de réaliser la procédure d'importation temporaire dès que le capitaine/propriétaire quitte le Brésil et laisse le bateau au Brésil, même pour une courte durée.

En annexe à la fin de ce cet article, vous trouverez un extrait du décret de loi en question. La traduction française se trouve à la suite du texte en portugais (merci Augustin !)

En pratique comment cela se passe-t-il actuellement ?

- **ACTE 1** : à la **marina** ou au **chantier agréés**, demandez une attestation qui les engage à garder votre bateau amarré, ce qui signifie sans naviguer ou à terre. Hors de question de le prêter ou de le louer durant cette période. Il est virtuellement à la chaîne.
- **ACTE 2** : vous allez à la **Receita Federal** pour faire part de votre intention de laisser votre cher navire seul au Brésil. Ils prendront note de votre demande et exigeront



l'attestation de la marina ou du chantier où résidera le bateau. Marina et chantiers doivent être agréés par les autorités.

- **ACTE 3:** vous allez à la **Capitania dos Portos** pour faire contresigner les documents émis par la Receita Federal.
- **ACTE 4 :** vous retournez à la **Receita Federal** pour leur remettre le tout. Ouf...

REMARQUE IMPORTANTE (août 2009) : voici quelques commentaires après plusieurs années de fonctionnement. Normalement vous avez droit à une seule mise au frigo administrative de votre bateau (loi Borges) d'une durée maximum de 24 mois. Si vous ne les utilisez pas tous, tant pis.

**Prenez la précaution de demander un cachet avec une date sur tous vos documents et ce à chaque étape administrative.** La raison (inavouable) est que les bureaux officiels n'ont pas toujours la même interprétation des lois. Certains bureaux sont stricts, d'autres laxistes. Mais on ne sait pas toujours qui a raison...

Exemple : la marina de Jacaré (Cabedelo - João Pessoa) «hiverné» des bateaux étrangers depuis plusieurs années. Le bureau de la Receita Federal délivre facilement des autorisations de mise sous Loi Borges successives au même bateau. Ce n'est pas le cas de la Receita Federal d'Angra dos Reis (près de Rio). Diversité culturelle ou non, renseignez-vous bien sur le délai de stationnement qui vous est autorisé à la première mise sous douane et ne comptez pas nécessairement sur la possibilité d'une seconde mise sous douane. Dans ce cas, il faudra descendre sur l'Uruguay ou Buenos Aires si la saison le permet, sinon ce sera la Guyane ou les Antilles.

**N.B. :** pour les bateaux sous Loi Borges dans la marina de Jacaré (Cabedelo - João Pessoa), les autorités sont souples et tolèrent un « certain temps » que l'équipage continue de vivre à bord.

Pour casser le régime d'importation temporaire, il faut retourner à la Receita Federal signer les documents permettant la reprise du bateau.

### **Formalités intermédiaires entre Etats brésiliens :**

Les formalités à faire entre-temps sont les entrées/sorties dans les Etats abordés. Vous quittez l'Etat de Bahia pour l'Etat de Rio. Vous demandez une sortie à Salvador de Bahia et une entrée à Rio de Janeiro. Bonne nouvelle, la paperasserie s'est simplifiée...

Il suffit d'aller à la **Capitania dos Portos** pour indiquer le port du prochain Etat brésilien sur votre route.

Tant que vous naviguez dans l'Etat que vous quittez en vous dirigeant vers le suivant, il n'y a pas de formalités à accomplir. Il n'y a pas de timing exigé. Vous pouvez mettre une semaine pour passer d'un Etat à l'autre en faisant des escales dans des coins perdus. A l'arrivée dans le port principal de l'Etat suivant, il a lieu de passer à la Capitania dos Portos pour vous signaler.

**N.B. :** certains Etats ont des particularités, seulement propres à la personnalité des officiels ... Il est donc possible de se trouver face à quelques variantes !

Attention : les officiels sont bien organisés et informatisés. L'information de votre voyage vous précède dans le bureau de destination. C'est assez facile, parce qu'ils vous attendent. Donc pas de fausse route sous peine de longues explications dans une langue mal maîtrisée.



### **Formalités de sortie de l'équipage et du bateau hors du pays :**

- **ACTE 1** : à la **Police Fédérale** pour rendre le carton blanc qui vous a été remis à l'entrée dans le pays en même temps que le tampon dans le passeport.
- **ACTE 2** : à la **Receita Federal** : Ils prennent note de votre sortie, vous délivrent un sésame et vous êtes délivrés des sanctions fiscales qui pesaient sur vous.
- **ACTE 3** : à la **Capitania dos Portos** pour faire établir que le bateau sort du pays.

Ceci dit, nous avons déjà fait une sortie du pays en passant uniquement à la Capitania dos Portos, qui a fait le nécessaire pour le bateau ET pour l'équipage. L'officier étant de bonne volonté et moi surpris, mais entièrement d'accord. Ce n'est probablement pas la voie à suivre.

Une fois la sortie administrative du pays faite, il est toléré que vous fassiez des escales en cours de navigation vers un pays voisin, si la météo est mauvaise.

### **Remarques sur le Visa de Tourisme brésilien :**

Il vous faut un passeport valide au moins 6 mois avant la sortie du Brésil. Un visa préalable n'est pas requis pour les ressortissants européens et suisses. Le visa donné à l'entrée dans le pays est valable 90 jours, tous les 180 jours. Ce qui veut dire qu'il faut quitter le Brésil durant 90 jours après un séjour de 90 jours.

Ce visa sera obtenu comme indiqué ci-avant à la **Police Fédérale** (Bureau de l'Immigration).

Les citoyens européens ne peuvent plus prolonger leur visa touristique pour une seconde période de 90 jours à l'exception des PORTUGAIS. Les ANGLAIS et les SUISSES peuvent également prolonger. C'est un problème de réciprocité puisque la plupart des pays européens n'acceptent pas une prolongation de séjour au-delà de 90 jours pour les touristes brésiliens.

**N.B.** : si vous ne renouvelez pas votre visa et restez au Brésil illégalement, il vous était facturé une amende suivant ce barème : 100R\$/jour avec un plafond maxi de l'amende de 10.000R\$. Vous serez expulsé mais sans risquer la case prison. Ouf...

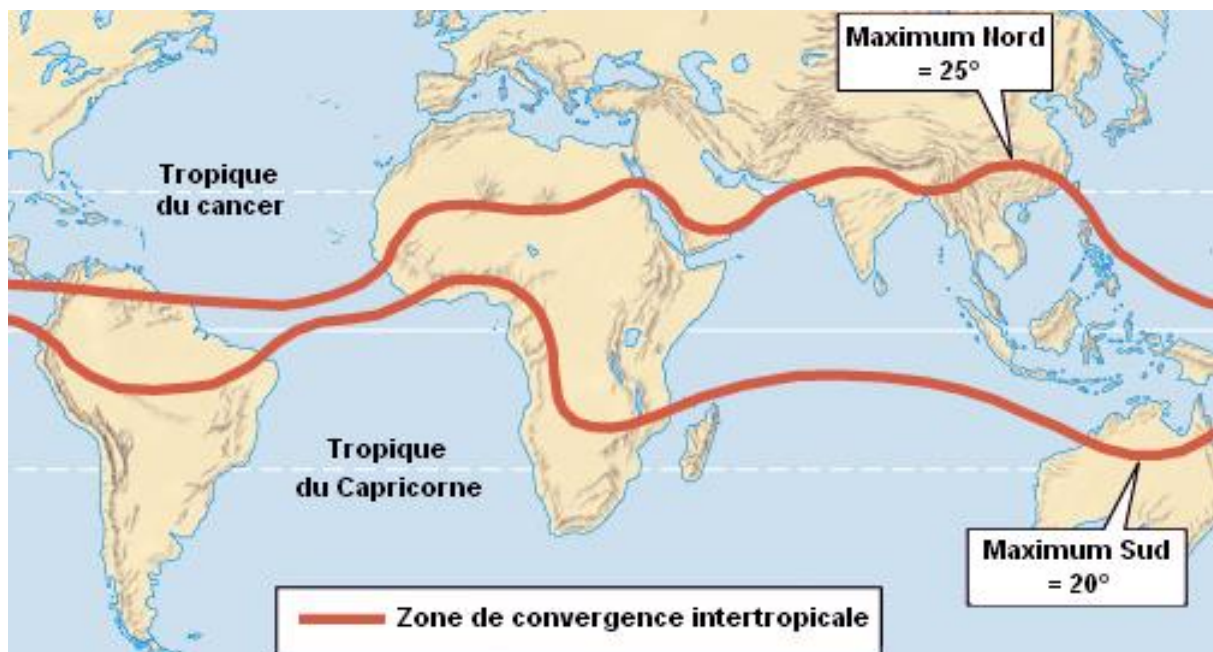
Si vous quittez le Brésil sans remplir les formalités administratives, ne revenez pas dans les années qui suivent, vous risquez d'être surpris...

Nous avons rencontré plusieurs hors-la-loi. Des navigateurs qui restaient au Brésil après avoir épuisé le temps officiel. D'autres qui arrivaient à le prolonger par des moyens illicites. Les contrôles sur l'eau étaient quasi inexistantes mais depuis 2011 ce n'est plus vrai. Vous risquez la saisie du bateau et une forte amende et vous ne serez pas le premier. A vous de voir, mais n'oubliez pas la corruption peut se retourner contre vous.



**Voici quelques idées pour envisager votre croisière brésilienne conformément au délai autorisé par la législation :**

- pour le navigateur qui a du temps, il n'est pas idiot d'arriver sur Salvador vers le 20 décembre pour profiter des festivités de la ville à Noël avant de descendre vers Rio, Florianópolis, et finalement arriver en Argentine ou en Uruguay fin mars avant la saison des pamperos. Il faudra y laisser le bateau six mois avant de profiter des vents favorables qui le ramèneront au Brésil.
- une autre solution est de naviguer à la carte entre Rio et Joao Pessoa durant 90 jours et de laisser son bateau à Joao Pessoa (Jacaré) dans la marina pour 3 mois min. (régime d'importation temporaire, voir ci-avant), histoire de rentrer en France ou ailleurs. Au retour, le programme de navigation se satisfera pleinement du Nordeste et du delta de l'Amazone pour une nouvelle tranche de 90 jours.
- Opter pour une traversée de l'Atlantique courte sur Joao Pessoa (on traverse depuis le Cap Vert n'importe quand durant l'année). Profiter durant 3 mois du Nordeste et de l'embouchure de l'Amazone avant de rejoindre les Antilles.
- Le schéma ci-dessous reprend les limites nord et sud de la ZIC durant l'été et l'hiver. On voit que la traversée est possible toute l'année. Vents de secteur NE au nord de la ZIC, puis SE au sud de la ZIC.



Le Brésil est un pays en évolution rapide. Le tenir pour un pays sous-développé avec une administration débile est une erreur qui peut vous coûter très cher. Il y a des lois et il faut s'y tenir (comme en Europe). Si vous pouvez disposer d'un traitement de faveur de la part d'une administration, tant mieux. Mais il ne faut pas prendre la liberté de s'arroger soi-même ce traitement de faveur. J'entends tous les ans des petits drames à cause de cet état d'esprit. A suivre ...



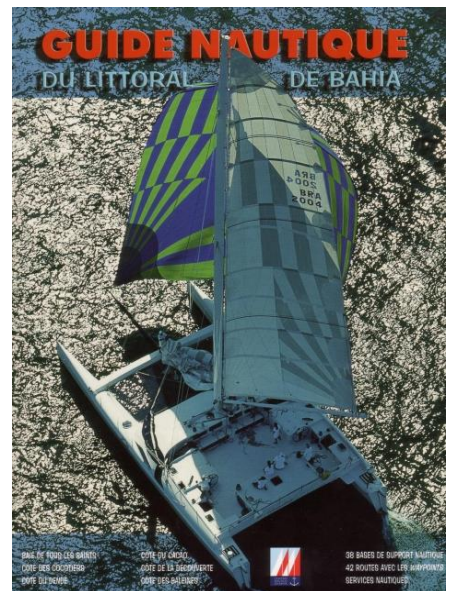


## Guides nautiques

- La vingtaine de destinations traitées les **Guides Nautiques de Caramel** sont très détaillées. Si elles ne couvrent pas tout le pays, ce sont les plus fréquentées. Ces rubriques écrites à l'origine pour STW ne sont mises à jour que sur le site de Caramel. Il est donc important de les imprimer depuis le site de Caramel. C'est la raison pour laquelle les documents sont sous forme PDF.
- **Guide nautique du Brésil** de Michel BALETTE. En français, sorti fin septembre 2009 aux Editions VAGNON. Il intègre des extraits des cartes de la Marine nationale brésilienne. Attention, comme tout guide imprimé, il ne vieillit pas forcément bien, surtout au niveau administratif.
- **Cruising Coast of Brasil de Marçal CECCON**. En anglais. Le seul guide spécifique au Brésil. Assez basique, édité sous forme de photocopies, il ne comprend qu'une trentaine de destinations. L'édition 2008 est la dernière que j'ai vue. Normalement, Marçal la révisé et la réédite tous les 2 ans. Ce guide n'est actuellement plus distribué à l'étranger. Vous pouvez toutefois contacter Marçal en anglais via son site : <http://www.veleiro.net/rapunzel/publicacoes.htm>. Cependant, le guide de Michel Balette + les guides nautiques de Caramel forment un ensemble nettement plus riche que celui-ci.

Si vous pouvez mettre la main dessus au Brésil, voici encore :

- **Guide nautique du littoral de Bahia**, édité par le Gouvernement de l'Etat de Bahia en 2005 et traduit en français par Bruno Tromeur en 2006. Très complet avec des vues aériennes splendides, des cartes et une foule de waypoints. C'est plus clair que les guides de Bretagne ... Comme il n'est plus disponible, vous le trouverez en PDF dans les **Guides Nautiques de Caramel** : « Etat de Bahia – guide nautique et routes du littoral »
- **Guias Nautica** : deux guides d'Hélio Magalhães sur « la baie de Salvador » et « d'Ilheus à Morro de São Paulo » (moins complet que le "Guide nautique du littoral de Bahia"). Bien fait avec de bonnes cartes, des waypoints et des vues aériennes. Ils semblent actuellement épuisés, mais je les mentionne car vous en trouverez-vous peut-être encore quelque part.





• **Angra & Paratí** : un petit guide pratique sur la baie d'Ilha Grande, édité tous les ans par la revue Nautica ([www.nautica.com.br](http://www.nautica.com.br)). Il est donné gratuitement avec un numéro de la revue qui se vend toute la saison chez les libraires. Indispensable pour savoir où se trouvent toutes les marinas, car elles ne sont pas sur vos cartes !

## Cartes

Le pays est bien couvert par les cartes papier de la Marine nationale. Les cartes peuvent s'acheter au meilleur prix directement auprès des services des Capitania dos Portos (Rio, Salvador, Santos, ...). On peut également les trouver dans le (petit) réseau de shipchandlers « Regatta » ([www.regatta.com.br](http://www.regatta.com.br)) ou dans les magasins de pêche.



Les cartographies C-Map et Maxsea sont correctes. La cartographie Mapmedia est assez complète pour le Brésil.

Vous pouvez **télécharger gratuitement vos cartes brésiliennes électroniques** au format BSB-KAP sur le lien suivant de la marine du Brésil. A lire avec un logiciel de cartographie (payant : Maxsea, Ozi, etc... ou gratuit : **Seaclear** logiciel en anglais, mais manuel en français). Voici le lien si vous deviez faire des recherches sur le site de la marine : <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster>. Marc Hosdez vous a facilité le travail, il a catalogué l'ensemble des cartes du Brésil **et c'est sur ce site**.

## Balisage

On est en balisage IALA système B : vert à gauche et rouge à droite.



Mais les formes restent identiques : conique à droite et cylindrique à gauche.

On pourrait dire : tricolor et bacvert

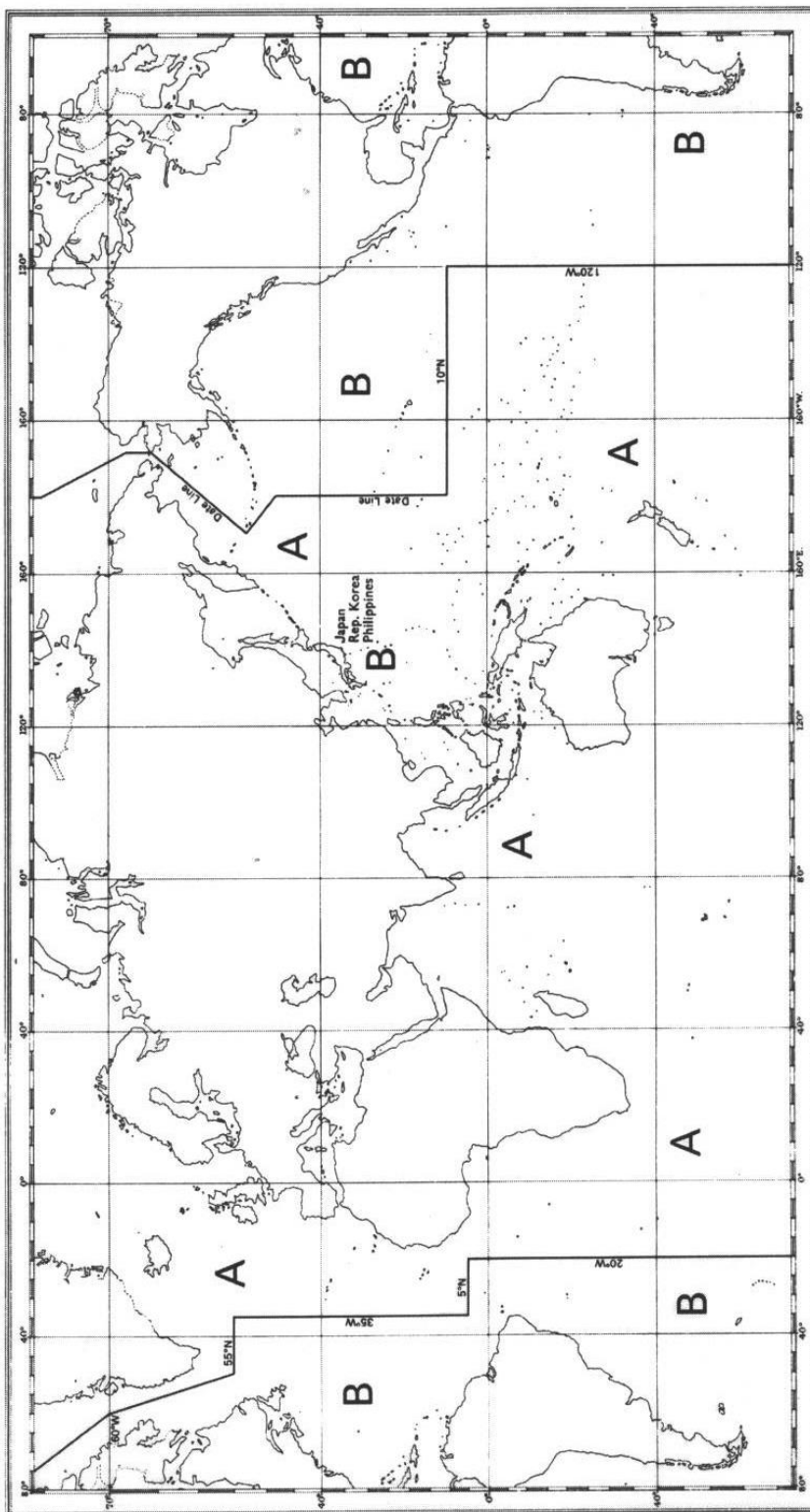
... je vous embrouille ?



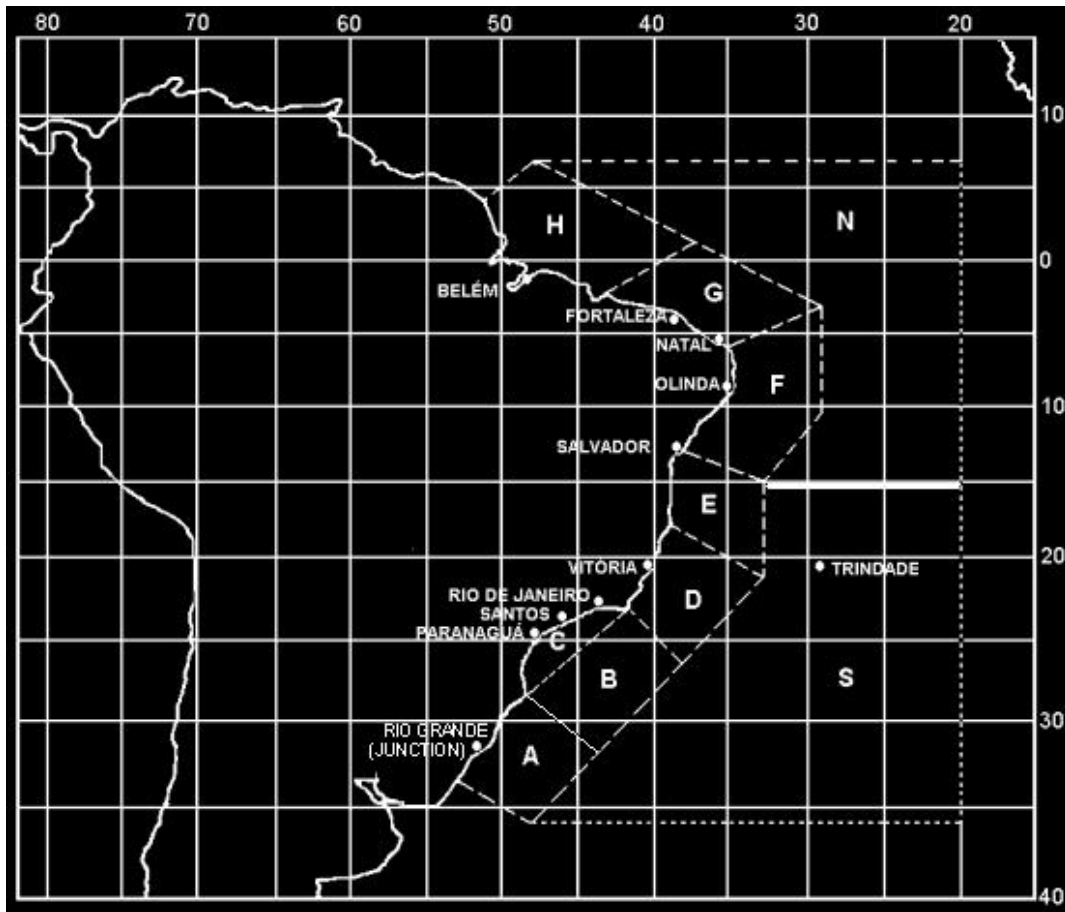
# Répartition des systèmes de balisage dans le monde

ANNEX

**IALA MARITIME BUOYAGE SYSTEM**  
Buoyage Regions A and B, November 1980



## Météo infos



Dans l'ordre pratique :

- **Windguru** est rapide mais **MétéoConsult** couvre aussi la zone. Ceci en plus de vos app. préférées (voir aussi le **chapitre Météo** de ce site).
- <http://weather.gmdss.org> pour avoir le même bulletin que sur le C mais via l'Internet. Sélectionner la **METAREA 5**.
- standard C (LES 114) donne 2 x jour météo pour toutes les zones côtières et pour les 2 zones du large.
- <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-smm-previsao-oceanografica/previsao-meteoceanografica> : pour avoir un bulletin météo, des tables de marées, cartes synoptiques et différentes autres choses.
- <http://www.climatempo.com.br> pour un bulletin météo général.
- Facsimilé météo : 16.978 KHz de 07h45 à 08h30 et de 17h45 à 18h30
- VHF 16 sur demande aux alentours de tous les ports de la côte. En brésilien ou en anglais
- Pas de Navtex



## Systeme météo en bref

**ETE** : la situation normale est formée par l'alizé atlantique de NE qui remonte la côte au nord de Recife (ESE) et redescend la côte au sud de Recife (ENE). Vitesse autour de 12 nœuds. Temps généralement beau. Averses possibles le soir sur la côte. Plus on descend vers le sud, plus le régime de l'alizé risque d'être perturbé.

Régime perturbé : un front froid remonte du sud. Le baro descend. Le vent de NE passe au NW puis au SW en fraîchissant. La température baisse. Le front remonte jusqu'à Rio et plus rarement jusqu'à Salvador. Le mauvais temps s'installe pour 2 ou 3 jours. C'est le moment de faire route pour ceux qui remontent vers le nord.

Dans la poche entre Rio et Florianópolis, les vents sont plus faibles (surtout Ilha Grande - Paratí - Angra) et plutôt orientés E.

**HIVER** : ESE généralisé au nord de Rio. Fronts froids plus nombreux au sud de Rio amenant des vents de secteur S. Attention aux violents pampeiros, vents du SW qui atteignent facilement 60 nœuds durant quelques heures et qui sévissent surtout en hiver. Après un pampeiro, le vent peut forcer et basculer au SE en devenant carpinteiro, en levant une mer grosse et poussant les navires à terre. La tactique est de se laisser porter au large par le pampeiro (SW), afin d'avoir de l'eau à courir en cas de rotation en carpinteiro (SE).

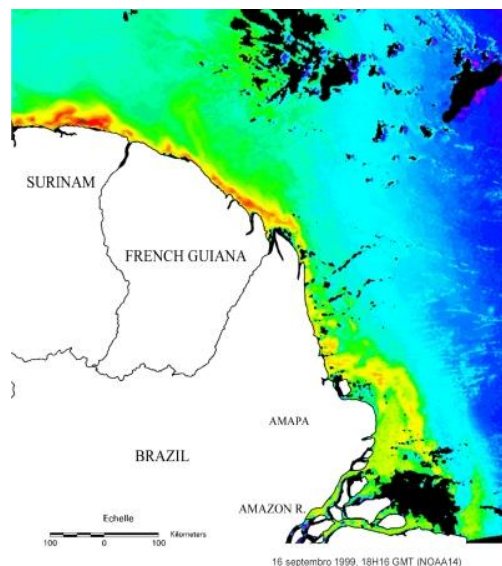
## Courants



Le courant guyanais créé par les alizés qui traversent l'Atlantique se divise en deux branches à hauteur de Recife. La branche nord pousse vers les Antilles parallèlement à la côte. La branche sud pousse vers l'Argentine, parallèlement à la côte. Sa vitesse est de 2 nœuds en été et de moins d'un nœud en hiver. Plus on descend vers le sud, moins il est fort. Attention, il peut varier de plus d'un nœud en fonction de la profondeur et de sa combinaison avec le courant de marée (notamment Cabo Frio).

Lors du passage d'un front froid, le vent du secteur sud peut lever contre le courant une mer inconfortable.

Pour mémoire, l'Amazone déverse quotidiennement en mer, des milliards de m<sup>3</sup> d'eau douce chargée de limons. Ces limons sont emportés vers le nord par le courant. On le voit très bien sur une photo satellite. Ne vous étonnez donc pas si vous naviguez jusqu'en Guyane avec moins de 10 m d'eau sous la quille. C'est un peu stressant au début, puis votre attention est totalement accaparée par les centaines de barques de pêche qui travaillent sur ce banc. Surtout la nuit ...



## Stratégie de navigation

En règle générale on descend la côte en été (décembre à mars) et on la remonte en hiver.

**Vers le nord** : le passage de fronts froids permet de profiter de vents du secteur sud en principe jusqu'à Rio. Au-delà, c'est plus difficile sauf en hiver

**Vers le sud** : c'est facile, tout porte vers le sud et les moyennes seront excellentes. On se méfiera des coups de sud en hiver

**Vers l'Uruguay et l'Argentine** : hors saison d'été, il est important de s'assurer d'une couverture météo suffisante pour couvrir une étape. Celles-ci sont longues et sans abris intermédiaires : près 400 de milles entre Florianópolis et Rio Grande, près de 260 milles entre Rio Grande et Punta del Este, près de 180 milles entre Punta del Este et Buenos Aires. Idéalement il faut être rendu en Uruguay ou à Buenos Aires pour le 15 mars, afin de profiter encore des vents favorables et de l'absence de pampeiros.

## Navigation de nuit

Tout le long de la côte brésilienne naviguent des pêcheurs, de jour comme de nuit. Le type d'embarcation varie suivant la latitude : grosses pirogue dans l'estuaire de l'Amazone, jangadas à hauteur de Fortaleza, barques à Salvador, gros bateaux de pêche plus au sud.

Les techniques de pêche varient suivant la profondeur. On trouve la pêche à la ligne, le filet de fond, le filet de surface, la senne, le chalut.



Le plus gênant est le filet de surface, surtout de nuit. Les symptômes sont les suivants :

- bateau de pêche d'une quinzaine de mètres dont le pont est éclairé par des phares puissants.
- sur son bâbord ou son tribord, distant de +- 500 m, une loupiote beaucoup plus faible.

Dans ce cas de figure, il y a beaucoup de chance qu'un filet flottant relie ces deux lumières. On passera prudemment en dehors. Nous laissons la VHF allumée sur 16, mais l'accent des pêcheurs brésiliens est très difficile à comprendre.

Pour les chalutiers et les senneurs, c'est facile, il suffit de les éviter franchement. Pour les petites embarcations, la difficulté vient du manque de visibilité. Souvent ils n'ont qu'une très petite loupiote. Dans le delta de l'Amazone, ils ne l'allument que très (trop) tard.





Dans tous les cas de figure, une veille vigilante est nécessaire. Surtout dans le delta de l'Amazone et la région du Cabo Sao Tomé. En plus des pêcheurs, on trouve un nombre important de bateaux de travail qui font la liaison entre la côte et le champ pétrolier. Ce dernier est à éviter totalement ...

## **Gasoil**

L'approvisionnement en gasoil est facile. Tous les ports d'une certaine taille ont une pompe à quai. Sinon, on bidonne sans difficultés. Il est possible d'obtenir de l'aide facilement pour cette tâche. Sur l'Amazone, toutes les villes ont des pompes à quai pour les bateaux.

La qualité du gasoil est bonne. Nous n'avons jamais eu de problèmes. Un fond de cuve est toujours possible, comme en Europe. Nous mettons du biocide à tout hasard.

Le prix en janvier 2020 est en moyenne de 0,66€ le litre (4 reais). On commence à trouver du biodiesel qui ne pose aucun problème de fonctionnement. Il est totalement compatible avec nos moteurs marins.

## **Electricité**

La tension disponible sur les quais est soit 110, soit 220 V. Cela dépend des Etats (voir les différents guides nautiques de Caramel). Les prises sont de type européen (rondes et bleues). L'ampérage est largement calculé. ATTENTION : la fréquence du courant alternatif est partout de 60 Hz et non 50 Hz comme en Europe. Vous ne pouvez pas faire fonctionner certains appareils (micro-onde, lave-linge, lave-vaisselle et tous ceux qui utilisent un programmeur). Pas de problèmes pour tous les appareils résistifs (plaque de cuisson) et la plupart des moteurs électriques (climatisation, compresseurs de plongée, Karcher). Ces derniers tourneront simplement 10% plus rapidement.

## **Eau**

L'eau de ville distribuée sur les pontons n'est pas considérée comme potable ! Cependant elle ne pose pas de problème en la filtrant préalablement avec un filtre 5 microns. Pour la boire, elle traverse un filtre supplémentaire **Seagull de General Ecology**. Pas de turista en vue jusqu'à présent.

Il est toujours possible de se faire livrer de l'eau minérale en touries de 20 L ou de récolter de l'eau de pluie sur l'Amazone. Voyez le **chapitre sur l'eau de notre site** pour tous les détails.

## **Gaz**

Ici, plus d'échange des bouteilles de Camping Gaz. Il est possible de les faire remplir à l'usine à gaz. Le secrétariat des marinas vous indiquera l'adresse et vous proposera aussi de vous les faire remplir. Il s'agit de butane.



## Ordures

Toutes les marinas et tous les villages ont des poubelles à votre disposition. Un système de tri sélectif se met en place. Pas la peine de cochonner le littoral ou les fleuves.

## Internet

La bande passante est plutôt lente. Normalement, on trouve des cybercafés facilement, surtout dans les endroits touristiques. Les prix varient entre 5 et 8 reais de l'heure. De plus en plus, les marinas disposent du WiFi captable à bord. Il est généralement gratuit. Idéal pour téléphoner avec Skype, Whatsapp, Facetime, etc.

## Téléphone

Tous les numéros fixes commencent par 3 ou 4. Au Brésil, divers opérateurs sont présents. Il conviendra donc pour certains appels d'ajouter le numéro de l'opérateur :

- Appel d'un N° local : composer les 8 chiffres de votre correspondant
- Appel d'un N° d'un autre état : composer un des numéros d'opérateur (021, 031 ou 041) puis l'indicatif sans le 0 (91 par exemple) puis les 8 chiffres de votre correspondant
- Appel d'un N° à l'international : composer le 00 puis un des numéros d'opérateurs sans le 0 puis l'indicatif du pays puis le numéro de votre correspondant sans le 0. Exemple pour appeler un numéro français : 00 (21 ou 31 ou 41) 33 1 44 95 96 97
- Appel en PCV d'un N° local : 9090 puis les 8 chiffres de votre correspondant
- Appel en PCV d'un N° d'un autre état : composer un des numéros d'opérateur (021 ; 031 ou 041) puis le 90 puis l'indicatif sans le 0 (91 par exemple) puis les 8 chiffres de votre correspondant.



Les cabines publiques sont légions, mais les cartes internationales sont frustrantes. Pour téléphoner en Europe, privilégiez les app. VOIP (genre Skype) par WiFi.

Le GSM européen fonctionne au Brésil mais gare, la facture sera salée : autour de 3€/minute à moins d'avoir un abonnement avec une option « Monde » prévoyant un certain nombre de minutes. C'est moins cher de téléphoner avec son Iridium. Pour vous faire peur, le MB de data en roaming flirte facilement avec les 12€ (Rontudjûûû).

Si vous restez un certain temps au Brésil, il peut être avantageux d'acheter une carte SIM prépayée pour votre GSM. Vous aurez un numéro brésilien et vos relations européennes pourront vous joindre à moindre coût pour tous. Toutefois, les communications passent le plus souvent par une app. VOIP.

## Laverie

Service pressing partout dans les villes, mais le linge n'est pas toujours très propre et il y a parfois moins de pièces au retour qu'à l'aller. Le secrétariat des marinas connaît les adresses.





## Avitaillement

Tous les Etats ont leur chaîne de grands magasins d'alimentation. On y trouve globalement toujours les mêmes produits qui satisferont la plupart des yachties. Le coût de l'alimentation est un peu inférieur à l'Europe. La viande est bien moins chère et d'excellente qualité. Essayez le "Picanha" sur votre barbecue. Pour vous aidez dans la terminologie des viandes brésiliennes, vous pouvez télécharger le [comparatif brésilien <> français des noms de viande](#). Cela vous sera utile également dans les churrascarias. Les légumes conservés au froid ont tendance à pourrir en trois jours, une fois montés à bord. Le poisson est presque toujours surgelé pour des raisons de chaleur.



Faire ses courses sur les marchés de fruits et légumes est une autre possibilité. Mieux vaut avoir des petites coupures de monnaie pour payer.

Le Brésil, c'est le pays de la caïpirinha (je ne vous apprend plus rien), mais c'est aussi le pays de la bière. Légère, elle se consomme en boîte de 350 cl (lata) ou en bouteille de 600 cl ... bien glacée. La Bohemia est la meilleure, sinon la Brahma. Essayez aussi la "Bohemia de trigo". Pas facile à trouver mais délicieuse. C'est une bière en bouteille de type "blanche non filtrée".



Le vin brésilien n'est pas vraiment terrible. La dernière sélection donne comme valables : le **RESERVA MIOLO FINO** (chardonnay ou pinot noir seuls et pas mélangés à d'autres cépages) et le **RIO SOL**. Le **MARCUS JAMES** a fait de gros progrès et mérite de figurer dans le trio de tête.

Les vins argentins et surtout chiliens compensent la faible qualité de l'offre brésilienne.

Le monde du vin brésilien connaît de grands changements. Si cela vous intéresse, visitez le site de Brasil-Agora [partie 1](#) et [partie 2](#).



## Shipchandler

Il se fait rare. Dans les lieux fréquentés par la plaisance comme la région de Paratí et Angra, il y en a plusieurs. Ils fournissent les équipements de base. Pour le matériel plus important, il faut commander. Le réseau de shipchandlers «**Regatta**» (présente un catalogue facilement disponible dans les Clubs Nautiques. Les prix sont approximativement 50% plus chers par rapport à la France. Les magasins pour pêcheurs sont assez bien fournis et il n'est pas idiot d'y aller faire un tour.

## Shopping



L'habillement, même de luxe est nettement meilleur marché qu'en Europe. C'est l'occasion de se renipper, mais seulement en vêtements d'été of course. Les bikinis laissent peu deviner et beaucoup montrer. Les tongs se déclinent en centaines de versions.

Le petit électroménager (toaster, ventilateur, mixer) que vous rêvez d'avoir à bord est disponible partout, mais contrôlez avant de l'acheter si la tension est bien en 220 V.

## Restos

Si vous en avez assez de la feijoada et de la cuisine bahianaise, il vous reste la churrascaria (grillades savoureuses et gargantuesques) ou les restaurants japonais qui percent bien au Brésil. Sinon, vous irez manger dans un des innombrables restos au kilo (quilo). Vous vous servez au buffet et votre assiette est pesée à la caisse (entre 10 et 20 reais le kilo suivant la qualité du resto).



## Argent

En mai 2020, le cours officiel est de 6,12 reais pour 1 euro, mais il peut fluctuer largement. On retire de l'argent seulement dans les ATM marqués VISA, MASTERCARD, ... Pas dans les autres.

Des € ou des \$ peuvent être changés dans certaines banques. Pas toutes et seulement dans les grandes villes. Se renseigner à l'entrée auprès du vigile. Dans des lieux très touristiques comme Salvador, il peut être avantageux de changer dans les boutiques ou agences de voyage qui offriront un meilleur taux. Le change dans la rue est à éviter.

Les conditions de sécurité et la manière de transporter ses sous sont traités dans le chapitre "**Sous et Cartes de Crédit**" du site de Caramel.

## Médical

Les soins de santé sont aussi bons au Brésil qu'en Europe, à condition de se faire soigner par le secteur privé au gros prix. C'est vrai pour le médical comme pour le dentaire. Une assurance soins de santé «voyageurs» peut alors se révéler très utile. Voir le chapitre «**Assurances**»

## Taxi

Peu cher (par rapport à Paris), ils sont quasiment tous équipés d'un compteur. Vérifiez que le compteur est bien branché sur « 1 » la journée et sur « 2 » le soir et le dimanche. Sans compteur, il convient de négocier la course avant le départ. En général, il n'y a pas de problème avec les taxis et c'est souvent l'occasion d'apprendre quelque chose en parlant avec eux.

En soirée, il est impératif de se déplacer en taxi pour des raisons de sécurité, même pour 500 m dans des villes comme Salvador ou Rio.

A Salvador, les compteurs sont sur "2" tout le mois de décembre, c'est autorisé par la municipalité. Ne vous en inquiétez pas.

La conduite automobile en ville au Brésil est un sport ou un art, le débat n'est pas tranché.



## Bus

Les transports urbains en bus sont peu chers, mais la sécurité peut laisser à désirer dans certaines grandes villes aux dires des copains qui habitent le Brésil (notamment Rio). Les bus sont parfois rackettés. Nos copains franco-brésiliens évitent de le faire.

Pour les trajets entre les Etats, il existe les bus de nuit. Très confortables, certains ont même des sièges qui se transforment en couchettes. Ils appartiennent à des compagnies privées et sont sûrs. C'est aussi une manière de découvrir le paysage durant la journée.



## Avion

Une quinzaine de compagnies se partagent le marché. Parmi les plus importantes, citons la TAM (membre de ONEWORLD) couvre le monde et la GOL (plutôt low cost). Des compagnies régionales se partagent le reste du marché.

Les fréquences sont nombreuses sur toutes les destinations. Indispensable pour visiter cet immense pays.

## Délinquance



La violence, n'est pas un vain mot. Mais si vous écoutez tout ce qu'on vous raconte sur le sujet, vous ne viendrez pas au Brésil. Je connais personnellement plusieurs anecdotes parfois sanglantes qui sont arrivées à mes copains vivants au Brésil, pourtant j'y suis retourné régulièrement.

En principe, plus la ville est petite moins il y a d'insécurité. C'est d'autant plus vrai pour les villes de l'intérieur du pays.

Il faut prendre des précautions de base :

- S'habiller à la brésilienne pour ne pas être trop voyant.
- Ne pas porter de bijoux ou d'appareil photo trop voyant.
- Ne pas porter de montre ostentatoire (une vieille Swatch pourrie donne aussi l'heure) ou mieux, pas de montre du tout.
- Ne pas avoir des originaux de papiers sur soi (une copie de passeport seulement).
- Ne pas prendre trop d'argent et cacher le plus gros dans son slip.
- Ne pas résister en cas d'attaque. Donner l'argent des poches en espérant garder les billets planqués dans le slip. Si votre agresseur semble en état d'excitation



anormal avec des yeux allumés, il y a de forte chance pour qu'il soit sous l'emprise de cocaïne. Calmer le jeu et obtempérer.

- Le policier qui vous contrôle peut aussi être dans cet état. Donc ne discutez pas !
- Garder toujours son verre à la main dans un bar de nuit (le ROHYPNOL = «drogue du viol» qui annihile toute volonté est rapidement versée dans votre verre. C'est arrivé à notre copain Raymond qui s'est fait dépouiller). Il a mis plus d'une semaine à s'en remettre.
- Ne pas se promener en rue le soir, sauf dans les endroits sécurisés par la Policia Turistica (vieille ville de Salvador jusqu'à minuit par exemple).
- Etc.

Finalement ce sont des mesures de bon sens qui s'apprennent vite. Malgré cela, il y a encore des copains et des équipiers qui se font voler à Salvador : une montre ou un appareil photo arrachés de force, une étourdie qui sortait avec ses bijoux de fantaisie s'est carrément fait tabasser. Pas la peine d'aller déposer plainte à la Police, vous aggraveriez votre cas !

### **Tourisme**

C'est toujours le même problème en bateau, il faut trouver un emplacement sûr pour l'y laisser avant de partir pour plusieurs jours. Il y a plusieurs marinas qui répondent à ce critère (Jacaré, Salvador, Vitoria, Rio, Paratí, Angra, Rio Grande do Sul, ...). Il faut aussi qu'il vous reste du temps après l'entretien et les réparations. Parfois il faut se botter les fesses pour quitter son cher navire.



### **Croisières locales**

Vous avez fait votre entrée dans le pays, vous pouvez donc naviguer au Brésil et même demander à des amis locaux ou venus d'Europe de vous accompagner un bout de chemin. S'ils vous accompagnent d'un point de sortie d'un Etat au point d'entrée d'un autre Etat, signalez-le à l'officier qui tamponne vos documents. Vous serez alors parfaitement en règle. Si c'est pour faire des ronds dans l'eau dans la baie de Salvador, ce n'est pas la peine.

### **Baignade**

Sous les tropiques et l'équateur, l'eau a +-27 °C, mais plus on descend vers le sud, plus elle se rafraîchit, pour atteindre 16°C en hiver sur le littoral de Rio Grande do Sul.

En mer, les eaux sont relativement claires dans les zones sableuses, mais plutôt vaseuses dans les bonnes baies de mouillage. L'archipel de Fernando de Noronha offre une eau limpide à souhait. J'ai toujours nagé partout sans m'estimer en danger, même si aux Abrolhos, on partage la baignade avec de petits requins citron.



Les fleuves charrient des tonnes de limon (et de débris végétaux). L'eau est généralement couleur chocolat au lait. Quelques fleuves (rio Tapajos par exemple) ont des eaux « noires » qui sont un peu plus transparentes et invitent à la baignade. S'y baigner avec des serpents est un risque qui n'est pas nécessairement dangereux, mais je n'aime pas trop. Allez savoir pourquoi ! Par contre l'acidité (relative) de l'eau vous met à l'abri des moustiques : Super !

## Plongée



Sur les îles du large et sur la face rocheuse et exposée à la mer des baies, l'eau est claire et les possibilités de plongées nombreuses. Aux Abrolhos, il suffit d'un masque et des palmes pour se balader dans un bon résumé des poissons tropicaux de belles tailles et peu farouches. A Fernando de Noronha (et à bien d'autres endroits), la plongée en bouteille se pratique dans le cadre d'excursion avec guide, les lieux sont splendides. Les vieux routards des plongées tropicales resteront un peu sur leur faim par rapport à la Mer Rouge.

La chasse sous-marine n'est pas interdite (hors réserves naturelles évidemment).

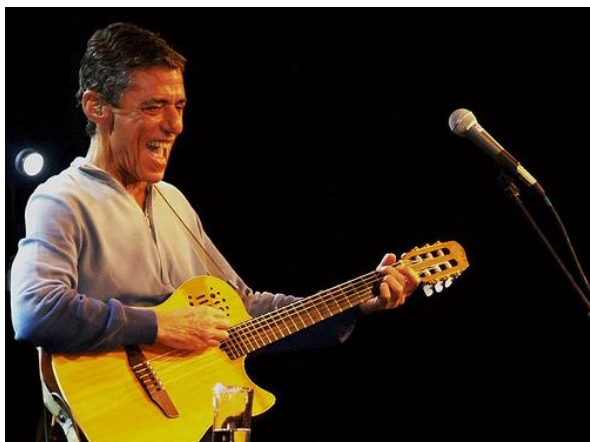
## Pêche

Cela mord toujours le long de la côte brésilienne. Les plaisanciers brésiliens sont d'ailleurs souvent pêcheurs avant d'être amateurs de bateau. Bonites, thons, daurades, espadons, barracudas nagent dans les eaux et se laissent parfois attraper. Rappelez-vous qu'il faut au moins deux cannes en traîne pour vraiment pêcher.



## Musique

La musique est omniprésente au Brésil et déclinée sur différents rythmes suivant la latitude. Le Nordeste, propose ses rythmes cadencés de brega, forró, frevo. L'Amazonie bouge au son du carimbo.



Les tripes de l'Etat de Bahia vibrent au son des percussions. Plus au sud, l'influence américaine se fait sentir. Les radios passent autant de musique anglo-saxonne que brésilienne. Le rap brésilien conquiert son droit de cité. La MPB (musique populaire brésilienne) est encore assez présente et bien agréable.



Partout, la samba du carnaval fait danser les foules. Et si vous aimez la bossa-nova et autres musiques «suavé», il faudra acheter les CD des anciens (Tom Jobim, Gilberto Gil, Bebel Gilberto, Caetano Veloso, Chico Buarque (photo), ...). C'est complètement has been ici, sauf parfois dans certains restos pour touristes. Il y a aussi le streaming (Spotify, Deezer,...) pour écouter tout ceci.

## Langues

Au Brésil, on parle le portugais brésilien qui est une langue un peu différente du portugais du Portugal. La prononciation est plus douce, non chuintante, avec peu de nasalisation des voyelles. Au début la langue est un peu déroutante. C'est plus facile à lire qu'à entendre. Si l'espagnol ne vous est pas étranger, vous allez vous en sortir.

La plupart des brésiliens ne parlent pas d'autres langues, à moins d'avoir à faire à des personnes d'un bon niveau de formation.

## Bestioles

**Ce sujet et le paludisme** sont longuement traités sur notre site. Disons que les années ne se ressemblent pas. Ceci est peut-être dû à la pluviosité plus ou moins grande de l'année en cours.

A part les moustiques (paludisme et dengue), il faut moins se méfier des serpents que des loubards des villes.



## Conclusions

Le Brésil n'est pas un pays, c'est un continent. Il y a autant de différences entre un caboclo du Rio Amazonas et un intellectuel de Belo Horizonte, qu'entre un lapon danois et un grand couturier parisien. Le pêcheur sur sa jangada à Fortaleza navigue à des années-lumière du riche industriel de Sao Paulo sur son yacht futuriste.

Cette diversité humaine est la richesse du pays. Elle produit de l'écriture, de la peinture, de l'architecture, de la musique, de la médecine de qualité, des avions, des voitures, du biocarburant, des richesses minières, des pierres précieuses, de la bière, etc...

Malheureusement, le bien-être social est très inégalement réparti. Ce pays qui fait partie des dix pays les plus riches du monde, condamne pratiquement le tiers de sa population sous le seuil de pauvreté et le quart de sa population à avoir faim (statistiques). Voici un lien qui vous expliquera en français le programme «**Faim Zéro**», si cela vous interpelle.

La violence est à la température tropicale : hot ! Des dizaines de cadavres jonchent quotidiennement les grandes cités. Tellement banal qu'on n'en écrit plus grand-chose dans la presse. L'appareil policier et politique est gangrené par la corruption.

Malgré ces convulsions sociétales, le pays a beaucoup progressé économiquement ces dernières années et il prend le leadership du continent sud-américain.



Lula parti, il a laissé la présidence à sa dauphine : Dilma Rousseff qui s'est fait virer. Après l'interim de Michel Temer, le président populiste Bolsonaro a été élu pour mettre de l'ordre, mais le chaos s'est amplifié.



Pour le vulgum marinus, tout ceci ne saute pas aux yeux et les balles perdues sont souvent concentrées dans les mêmes quartiers peu fréquentables. Il peut se contenter de goûter l'accueil et la gentillesse brésilien, de siroter une caïpirinha, de se goinfrer d'images exotiques, de savourer l'infinité des fruits indigènes, de s'émerveiller de la taille des insectes à la mesure du pays, de se rincer nu sous les trombes pluviales, au gré des zigzagodromies littorales que les 90 jours du visa touristique vont contraindre à des choix cornéliens.

Allons, on ne va pas refaire le monde, nous sommes des marins, pas des philosophes. Louvoyons donc s'il le faut, mais c'est plein vent arrière que ce pays s'embrasse. Il n'y a aucune raison de s'en priver.

Bom vento !

### **Escales traitées par Caramel**

Les **escales brésiliennes** suivantes sont disponibles sur le site de Caramel et mises à jour avec vos remontées d'information, contrairement aux guides imprimés.

Belém - Soure - Fortaleza - Fernando de Noronha - Salvador de Bahia + la baie + le rio Paraguaçu - Vitória - Paratí - Angra dos Reis - Camamu - Ilhéus - Abrolhos - Buzios - Porto Belo - Rio - Niteroi - Pinheira - Rio Grande do Sul

Elles correspondent aux escales faites lors des quatre croisières de Caramel au Brésil.

Un grand merci aux navigateurs qui ont profité des guides de Caramel et qui font remonter des informations afin d'en faire profiter ceux qui suivent.

**Patrick sur Caramel (article initial écrit en mars 2007)**

**Dernière mise à jour : mai 2020**

**Remerciements retour d'infos : Fleur de sel - Farniente**

[patrick@amelcaramel.net](mailto:patrick@amelcaramel.net)

Crédit photos : Patrick – Marc – Gaétan – NOAA





# ANNEXES

## **Décret Loi Borges pour importation temporaire de max 24 mois du bateau.**

DECRETO No. 5887 DE 06/09/2006 PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – PR PUBLICADO NO DOU NA PAG. 00008 EM 08/09/2006

*Altera os arts. 313 e 374 do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.*

*O PRESIDENTE DA REPUBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, tendo em vista o disposto nos arts. 75, 76 e 93 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966.*

DECRETA:

*Art. 1º- Os arts. 313 e 374 do Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, passam a vigorar com as seguintes alterações:*

« Art. 313. ....»

*§ 5º Tratando-se de embarcação de esporte e recreio de turista estrangeiro, o prazo de que trata o § 2º poderá ser prorrogado por até dois anos, no total, contado da data de admissão da embarcação no regime, se o turista estrangeiro, dentro do prazo de vigência do regime, solicitar a prorrogação em virtude de sua ausência temporária do País.*

*§ 6º Na hipótese de que trata o § 5º, a autoridade aduaneira poderá autorizar a atracação ou depósito da embarcação em local não alfandegado de uso público, mediante prévia comprovação da comunicação do fato à Capitania dos Portos, ficando vedada sua utilização em qualquer atividade, ainda que prestada a título gratuito. » (N R)*

« Art. 374. ....»

*Parágrafo único. A aplicação do regime poderá ser estendida a mercadorias a serem empregadas em desenvolvimento de produtos, em testes de funcionamento e resistência e em operações de renovação, recondicionamento, manutenção e reparo. » (NR)*

*Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.*

*Brasília, 6 de setembro de 2006 ; 185º da Independência e 118º da República. LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA Guido Mantega*



## TRADUCTION

Décret no 5887 du 06/09/2006 Présidence de la République - PR Publié au DOU page 00008 le 08/09/2006

Modifie les articles 313 et 374 du décret no 4.542, du 26 décembre 2002, qui régit l'administration des activités douanières et la fiscalisation, le contrôle et la taxation des opérations de commerce extérieur.

Le Président de la République, dans l'usage des attributions que lui confère l'article 84, paragraphe IV, de la Constitution, ayant en considération le déterminant des articles 75, 76 et 93 du Décret-Loi no 37, du 18 Novembre 1966.

Décète :

Art. 1o - Les articles 313 et 374 du Décret no 4.543, du 26 décembre 2002 entrent en vigueur avec les altérations suivantes :

« Article 313 .....

§5o En ce qui concerne les embarcations de sport et plaisance des touristes étrangers, le délai dont traite le §2o pourra être prolongé jusqu'à 2 ans, au total, à partir de la date d'admission de l'embarcation dans le régime, si le touriste étranger, dans le délai en vigueur du régime, sollicite la prorogation en vertu de son absence temporaire du pays.

§6o Dans l'hypothèse dont traite le §5o, l'autorité douanière pourra autoriser l'amarrage ou le dépôt de l'embarcation en lieu non douanier (hors-douane) d'usage public, sous condition d'une communication antérieure du fait à la Capitainerie du Port, étant interdite son utilisation pour quelque activité, même à titre gratuit. » (NR)

« Article 374 .....

Paragraphe unique. L'application du régime pourra être étendue aux marchandises destinées à être employées dans le développement de produits, en tests de fonctionnement et de résistance et en opérations de rénovation, reconditionnement, manutention et réparation. » (NR)

Article 2o. Ce décret entre en vigueur à la date de sa publication.

Brasília, 6 septembre 2006 ; 185o de l'Indépendance et 118o de la République.

LUIZ INACIO LULA DA SILVA Guido Mantega

