

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO NORTE



NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS
PORTOS DO RIO GRANDE DO NORTE

NPCP-RN
2019

ÍNDICE

Folha de Rosto	I
Registro de Modificações	II
Índice	III
Introdução	VII

CAPÍTULO 1 - ÁREAS DE JURISDIÇÃO

SEÇÃO I - ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

0101 - ORGANIZAÇÃO E JURISDIÇÃO.....	1-1
0102 - ATENDIMENTO AO PÚBLICO.....	1-1
0103 - DENÚNCIAS E SUGESTÕES.....	1-2
0104 - LIMITES PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	1-2

SEÇÃO II - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DOS PORTOS E SUA ADMINISTRAÇÃO

0105 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS.....	1-3
0106 - ADMINISTRAÇÃO.....	1-5

CAPÍTULO 2 - FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

0201 - APLICAÇÃO.....	2-1
0202 - RETENÇÃO DE EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS EM ACIDENTES E/OU FATOS DA NAVEGAÇÃO.....	2-3
0203 - PROCEDIMENTOS EM CASO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS.....	2-4
0204 - BUSCA E SALVAMENTO – SAR.....	2-4

CAPÍTULO 3 - DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES, DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS, INSPEÇÕES, TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA E VISTORIAS

SEÇÃO I - MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES

0301 - EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM.....	3-1
0302 - EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES.....	3-2
0303 - EQUIPAMENTOS DE RADIOCOMUNICAÇÕES E INDICATIVO FONIA	3-2
0304 - CARTAZES/PLACAS DE INFORMAÇÕES AOS USUÁRIOS.....	3-2
0305 - DISPOSITIVOS.....	3-3
0306 - OUTROS EQUIPAMENTOS, DISPOSITIVOS, MATERIAIS E PUBLICAÇÕES.....	3-4
0307 - PORTE OBRIGATÓRIO DE MATERIAL DE SALVATAGEM.....	3-4
0308 - DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS.....	3-4
0309 - ATIVIDADE SALINEIRA.....	3-4

SEÇÃO II - VISTORIAS

0310 - VISTORIAS PERIÓDICAS E INSCRIÇÃO.....	3-5
--	-----

SEÇÃO III - TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA

0311 - COMPOSIÇÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA.....	3-5
---	-----

SEÇÃO IV - ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA E TURISMO NÁUTICO

0312 - EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.....	3-6
0313 - DEVERES ADICIONAIS PARA OS COMANDANTES DE EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.....	3-8
0314 - EMBARCAÇÕES QUE REALIZAM NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA.....	3-8
0315 - INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES PARA EMPRESAS QUE ALUGAM EMBARCAÇÕES DE ESPORTE E/OU RECREIO E UTILIZAÇÃO DE HIDROAVIÃO.....	3-8
0316 - CADASTRAMENTO DE PESSOAS FÍSICAS PARA TREINAMENTO NÁUTICO.....	3-9

CAPÍTULO 4 - PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I - PROCEDIMENTOS PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO

0401 - TRÁFEGO NO PORTO.....	4-1
0402 - CANAL DE ACESSO E SISTEMA DE BALIZAMENTO.....	4-1
0403 - ENTRADA, DESPACHO E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES.....	4-2
0404 - FERROS E AMARRAÇÃO.....	4-2
0405 - TRANSPORTE DE PESSOAL E MATERIAL.....	4-3
0406 - REPAROS.....	4-3

SEÇÃO II - SERVIÇO DE REBOCADORES

0407 - CONDIÇÕES DE USO DE REBOCADORES (USO OBRIGATÓRIO E FACULTATIVO).....	4-3
0408 - SITUAÇÕES DE MAIOR RISCO.....	4-5
RECOMENDAÇÕES SOBRE TIPO E MÉTODO DE EMPREGO DE REBOCADORES.....	4-5
0410 - SITUAÇÕES DE FORÇA MAIOR.....	4-5
0411 - DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES.....	4-6

SEÇÃO III - SERVIÇO DE PRATICAGEM

0412 - PROPÓSITO.....	4-6
0413 - SERVIÇO DE PRATICAGEM.....	4-6
0414 - CARACTERÍSTICAS, ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DAS ZONAS DE PRATICAGEM (ZP) DA ÁREA DE JURISDIÇÃO E NÚMERO DE PRÁTICOS NECESSÁRIOS PARA EXECUÇÃO DAS FAIXAS DE PRATICAGEM.....	4-7
0415 - ESCALA ÚNICA DE RODÍZIO PARA PRÁTICOS.....	4-7
0416 - OBRIGAÇÕES DO COMANDANTE.....	4-8
0417 - OBRIGAÇÕES DO PRÁTICO E DO PRATICANTE DE PRÁTICO.....	4-8
0418 - IMPRATICABILIDADE.....	4-9
0419 - QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO.....	4-9
0420 - MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO DO PRÁTICO.....	4-12

SEÇÃO IV - SEGURANÇA ORGÂNICA

0421 - SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES.....	4-13
---	------

SEÇÃO V - MEIO AMBIENTE

0422 - PRESERVAÇÃO AMBIENTAL.....	4-14
0423 - CARGA OU DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICOS A GRANEL E GÁS LIQUEFEITO.....	4-15
0424 - MERCADORIAS PERIGOSAS.....	4-15

SEÇÃO VI - FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

0425 - ENTRADA DA EMBARCAÇÃO.....	4-17
0426 - SAÍDA DA EMBARCAÇÃO.....	4-18
0427 - PORT STATE CONTROL E FLAG STATE CONTROL.....	4-17

CAPÍTULO 5 - PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I - RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

0501 - CALADO MÁXIMO RECOMENDADO.....	5-1
0502 - RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM.....	5-2
0503 - RESTRIÇÕES DE HORÁRIO.....	5-2
0504 - RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES.....	5-3
0505 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO.....	5-3
0506 - MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS.....	5-5
0507 - MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS.....	5-5
0508 - PARÂMETROS OPERACIONAIS FORA DA ÁREA DOS PORTOS ORGANIZADOS.....	5-5
0509 - CALADO AÉREO MÁXIMO ADMITIDO.....	5-6
0510 - OUTRAS RESTRIÇÕES.....	5-6

SEÇÃO II - PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU E DEMAIS CONSTRUÇÕES BOIAS DE GRANDE PORTE

0511 - PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU E DEMAIS CONSTRUÇÕES QUE VENHAM A ALTERAR SUAS POSIÇÕES NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS.....	5-7
0512 - RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS E SEMI-ABRIGADAS.....	5-7
0513 - BOIAS DE GRANDE PORTE.....	5-8
0514 - OPERAÇÕES DE MERGULHO.....	5-9

SEÇÃO III - EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAIS

0515 - PROCISSÕES MARÍTIMAS E DEMAIS EVENTOS NÁUTICOS.....	5-9
0516 - PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO, REGISTRO E APERFEIÇOAMENTO.....	5-11
0517 - CAMPANHAS EDUCATIVAS.....	5-11

CAPÍTULO 6 - VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

SEÇÃO I - CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE, SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO

0601 - VIAS NAVEGÁVEIS CARTOGRAFADAS.....	6-1
0602 - VIAS NAVEGÁVEIS NÃO CARTOGRAFADAS.....	6-1
0603 - REGRAS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	6-1
0604 - DEVER DE INFORMAÇÃO.....	6-1

SEÇÃO II - OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS

0605 - OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS.....	6-1
0606 - DRAGAGENS.....	6-2
0607 - EXTRAÇÃO DE MINERAIS.....	6-2
0608 - ATUALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS NÁUTICOS.....	6-2

ANEXOS

1-A - LOCALIDADES DE JURISDIÇÃO DA CPRN e AgABranca.....	1-A-1
1-B - NAVEGAÇÃO INTERIOR (Área 2).....	1-B-1
1-C - NAVEGAÇÃO INTERIOR (Área 2 até 4MN).....	1-C-1
2-A - BUSCA E SALVAMENTO – SAR.....	2-A-1
3-A - TERMO DE RESPONSABILIDADE PARA TRANSPORTE DE CRIANÇA	3-A-1
3-B - LISTA DE PASSAGEIROS.....	3-B-1
3-C - INSTRUÇÕES E DEMONSTRAÇÕES DO USO DE MATERIAL DE SALVATAGEM.....	3-C-1
3-D - NORMAS COMPLEMENTARES PARA A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.....	3-D-1
3-E - NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA INTERIOR E PARA OS ARQUEPÉLAGOS DE FERNANDO DE NORONHA (AFN) E SÃO PEDRO E SÃO PAULO (ASPS).....	3-E-1
4-A - TERMO DE RESPONSABILIDADE – AVISO DE MAU TEMPO.....	4-A-1
4-B - COMPROVANTE DE MANOBRA DE PRATICAGEM.....	4-B-1
4-C - PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO NA ZP-06 E ZP-07.....	4-C-1
4-D - PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO – ZP-07.....	4-D-1
4-E - PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO – ZP-06.....	4-E-1
4-F - RELATÓRIO DA FAINA DE PRATICAGEM COM PRATICANTE DE PRÁTICO.....	4-F-1
4-G - QUADRO RESUMO MENSAL DE FAINAS DE PRATICAGEM POR PRATICANTE DE PRÁTICO NO PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO....	4-G-1
4-H - EXAME DE HABILITAÇÃO PARA PRÁTICO – AVALIAÇÃO DO COMANDANTE.....	4-H-1
4-I - EXAME DE HABILITAÇÃO PARA PRÁTICO – AVALIAÇÃO DA BANCA EXAMINADORA.....	4-H-1
4-J - DECÁLOGO DE SEGURANÇA.....	4-J-1

INTRODUÇÃO

1 - PROPÓSITO

Este documento tem o propósito complementar as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), ajustando-se às peculiaridades locais da área de jurisdição da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (CPRN) e da Agência da Capitania dos Portos em Areia Branca (AgABranca).

Estas Normas e Procedimentos constituem um documento normativo desta Capitania dos Portos, entretanto, ressalta-se que seu conhecimento não desobriga os utilizadores de conhecerem os dispositivos da Legislação Nacional e das NORMAM, bem como aqueles previstos nas convenções internacionais aplicáveis e ratificadas pelo Brasil.

As Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (NPCP/RN) e outros documentos normativos relacionados à Segurança da Navegação encontram-se disponíveis nos sítios www.marinha.mil.br/dpc e www.marinha.mil.br/cprn.

2 - APLICAÇÃO

O cumprimento das presentes Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos (NPCP-RN) é obrigatório para proprietários ou armadores, aquaviários ou navegantes amadores, tripulantes, agências de navegação, marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que couber a cada segmento, e em acréscimo às demais regulamentações vigentes, atinentes ao prescrito na Lei nº 9.537/1997 - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA).

3 - DEVERES

É dever do Comandante da embarcação, além de outras obrigações legais pertinentes, cumprir e fazer cumprir as presentes Normas e Procedimentos, bem como conhecer e divulgar aos tripulantes todas as informações contidas nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) e demais documentos náuticos, tais como: Avisos aos Navegantes, Roteiro, Cartas Náuticas, Avisos-Rádio Náuticos e SAR, além de outros emitidos pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil.

4 - INFRAÇÕES E SANÇÕES

O não cumprimento das presentes Normas e Procedimentos será caracterizado como infração às mesmas, estando o infrator sujeito às penas de multa, de suspensão da habilitação, da retirada de tráfego e apreensão da embarcação, previstas no Decreto nº 2.596/1998 - Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA). De acordo com a legislação em vigor, as penas impostas poderão ser simultâneas e complementares, e serem impostas liminarmente.

5 - COMPOSIÇÃO

Estas Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (NPCP/RN) estão divididas em seis Capítulos, a saber:

Capítulo 1 - Áreas de Jurisdição

Capítulo 2 - Fatos e Acidentes da Navegação

Capítulo 3 - Dotação de Material de Segurança das Embarcações, Documentos Obrigatórios, Inspeções, Tripulação de Segurança e Vistorias

Capítulo 4 - Procedimentos para Navios no Porto

Capítulo 5 - Parâmetros Operacionais do Porto e Procedimentos Especiais

Capítulo 6 - Vias Navegáveis da Jurisdição

CAPÍTULO 1

ÁREAS DE JURISDIÇÃO

SEÇÃO I

ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

0101 - ORGANIZAÇÃO E JURISDIÇÃO

A Capitania dos Portos do Estado do Rio Grande do Norte (CPRN) e a Agência da Capitania dos Portos em Areia Branca (AgABranca) tem jurisdição sobre as localidades do Estado do Rio Grande do Norte, conforme discriminado no Anexo 1-A.

0102 – ATENDIMENTO AO PÚBLICO

A CPRN e AgABranca atendem ao público nos dias úteis, de segunda a sexta-feira, prestando os seguintes serviços: solicitação de arqueação; vistorias; inscrição e registro de embarcações; despachos para viagem; assuntos atinentes ao Ensino Profissional Marítimo; habilitação de amador; e demais serviços previstos nas Normas da Autoridade Marítima. Após o expediente é mantido pessoal de serviço habilitado a efetuar despachos de embarcações, além de receber denúncias e pedidos de socorro a acidentes relacionados à navegação, ou que venham a colocar em risco a segurança da navegação. Estes serviços estão disponíveis a qualquer pessoa, sem obrigatoriedade de intermediação de despachantes ou quaisquer outros intermediários. A “Carta de Serviços ao Usuário”, disponível no sítio eletrônico www.marinha.mil.br/cprn, especifica os horários de atendimento e os serviços que são prestados à comunidade marítima e ao público em geral.

a) A sede da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte está localizada no seguinte endereço:

- 1) Rua Chile nº 232, Ribeira, Natal-RN, CEP: 59.012-250;
- 2) Telefone (84) 3201-9630/98802-8568, Tel/Fax (84) 3201-9630, e-mail cprn.secom@marinha.mil.br e site www.marinha.mil.br/cprn; e
- 3) É mantido o guarnecimento em VHF permanente (24h) no canal 16, frequência 156,8 MHZ.

b) A Agência da Capitania dos Portos em Areia Branca está localizada no seguinte endereço:

- 1) Rua João Félix nº 12 - Centro - Areia Branca-RN, CEP: 59.655-000;
- 2) Telefone (84) 3332-2211/98701-3020, e-mail ag-secom@marinha.mil.br; e
- 3) É mantido o guarnecimento em VHF permanente (24h) no canal 16, frequência 156,8 MHZ.

c) Nos finais de semana e feriados

As embarcações são despachadas 24h por dia, todos os dias, inclusive nos finais de semana e feriados. A validade do despacho obedece ao estabelecido na NORMAM-08/DPC. Em caso de “Aviso de Mau Tempo” emitido pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), para as áreas marítimas FOXTROT e GOLF, o despacho de todas as embarcações ficarão condicionados ao preenchimento do Termo de Responsabilidade constante do Anexo 4-A, que deverá ser assinado pelo Comandante da embarcação e pelo Armador.

d) Cursos para Aquaviários

Os Cursos do Ensino Profissional Marítimo oferecidos na CPRN e/ou AgABranca para formação de aquaviários são aqueles previstos no Programa do Ensino Profissional Marítimo para Aquaviários (PREPOM), disponível no site www.marinha.mil.br/dpc. A relação dos cursos autorizados pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) para aquele ano ficará disponível no site www.marinha.mil.br/cprn. Os interessados deverão comparecer durante o horário de atendimento ao público, na CPRN e/ou AgABranca, para entregar os documentos exigidos e preencher a ficha de inscrição.

e) Habilitação de Amador

As regras para habilitação para amadores encontram-se previstas nas Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM-03/DPC). Para realizar a prova de habilitação de amador, o interessado deverá comparecer durante o horário de atendimento ao público, na CPRN e/ou AgABranca, para entregar os documentos exigidos e preencher a ficha de inscrição. A data e o horário de realização da prova serão informados ao interessado no momento da inscrição.

0103 - DENÚNCIAS E SUGESTÕES

a) CPRN

A CPRN possui um canal para receber sugestões, reclamações e prestar esclarecimentos por meio do e-mail cprn.ouvidoria@marinha.mil.br e, para receber denúncias pelo e-mail cprn.denuncia@marinha.mil.br e por meio dos telefones (84) 3201-9630 e WhatsApp (84) 98802-8568.

b) AgABranca

A AgABranca possui um canal para receber sugestões, reclamações e prestar esclarecimentos por meio do e-mail ag-secom@marinha.mil.br, e para receber denúncias, por meio do telefone (84) 3332-2211 e WhatsApp (84) 98701-3020.

0104 - LIMITES PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Para as delimitações estabelecidas nesta NPCP, foram considerados os conceitos existentes nas Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação interior (NORMAM-02/DPC).

– **Área 1** – Área abrigada, como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas, que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

– **Área 2** – Área parcialmente abrigada, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas, e ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações, conforme especificado nos Anexos 1-B e 1-C. Para fim de cumprimento desta Norma, o limite de navegação interior Área 2, fica estabelecido da seguinte forma:

a) As embarcações de esporte e/ou recreio, classificadas para navegação interior, estão autorizadas a trafegar até o limite de três Milhas Náuticas (3 MN) da costa, exceto moto aquáticas, que só poderão trafegar até o limite de uma Milha Náutica (1 MN) da costa, desde que observadas as boas condições meteorológicas;

As embarcações miúdas pertencentes a Órgão Público com atribuição de fiscalização e salvamento estão autorizadas a trafegar até o limite de três Milhas Náuticas (3MN) da costa em todo o litoral do Rio Grande do Norte, desde que observadas as boas condições meteorológicas;

b) As embarcações de transporte de passageiros, classificadas para a navegação interior, que operam na atividade de turismo náutico, estão limitadas a trafegar a até uma Milha Náutica (1 MN) da costa, exceto aquelas que operam nos trechos para os Parrachos de Maracajaú e Perobas;

c) As embarcações de transporte de passageiros, classificadas para navegação interior, que operam na atividade de turismo náutico para os Parrachos de Maracajú e Perobas, estão autorizadas a trafegar até quatro Milhas Náuticas (4 MN) da costa (Anexo 1-C). A navegação para esses Parrachos somente está autorizada para as embarcações de passageiros na atividade de turismo náutico, oriundas das localidades de Maracajaú, Perobas e Rio do Fogo, devendo ser respeitado o seguinte:

1) Parrachos de Maracajaú – embarcações procedentes de Maracajaú; e

2) Parrachos de Perobas – embarcações procedentes de Rio do Fogo e Perobas; e

d) As embarcações de pesca, classificadas para a navegação interior, estão autorizadas a trafegar até o limite de cinco Milhas Náuticas (5 MN) da costa em todo o litoral do Rio Grande do Norte.

SEÇÃO II

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DOS PORTOS E SUA ADMINISTRAÇÃO

0105 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

a) PORTO DE NATAL

Localizado à margem direita do Rio Potengi, a 3KM a montante de sua foz, nas coordenadas LAT 05° 46'24S LONG 035° 12'20W. Realiza operações de carga geral, granéis, sólidos, e contêineres. Demais informações do porto constam no ROTEIRO COSTA LESTE, bem como aquelas divulgadas nos Avisos aos Navegantes e Tábuas das Marés e no site www.codern.com.br.

1) Limite da área do Porto Organizado de Natal

A área do Porto Organizado de Natal é constituída:

I) pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem direita do Rio Potengi, desde a Base Naval de Natal, até o molhe leste, na interseção com o arrecife de Natal, junto ao Forte dos Reis Magos, abrangendo todos os cais, docas, pontes e piers de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e ainda terrenos ao longo dessa faixa marginal e em suas adjacências pertencentes à União, incorporadas ou não ao patrimônio do Porto de Natal ou sob sua guarda e responsabilidade; e

II) pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a este, até às margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido na alínea a e b, item II, do art. 2º das Normas da Autoridade Portuária para o Acesso de Embarcações e Navios ao Porto Organizado de Natal (NORMAP 01/2017), existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto de Natal ou por outro órgão do Poder Público.

2) Terminal de passageiros

Este terminal está reservado preferencialmente para receber navios de passageiros (Berço nº 03).

3) Características do Porto de Natal

BERÇO	COMPRIMENTO DO BERÇO	PROFUNDIDADE	DWT	CALADO MÁXIMO RECOMENDADO	COMPRIMENTO NAVIO	BOCA MÁXIMA
01	140m	12,5m	45.000	10,0m	176	30m
02	195m	12,5m	45.000	10,0m	202	30m
03	208m	12,5m	45.000	10,0m	202	30m

b) TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA LUIZ FAUSTO DE MEDEIROS (PORTO-ILHA)

Ilha artificial localizada nas coordenadas LAT 04°49'06"S LONG 037°02'43"W, de estrutura retangular isolada no mar, situada a uma distância de 10 (dez) milhas náuticas a nordeste de Areia Branca e trinta (30) milhas náuticas a Noroeste de Macau. É destinado ao recebimento, armazenamento e embarque de sal a granel. Seus acessos constam das Cartas 703 e 720 da DHN, devendo ser consultado o ROTEIRO COSTA NORTE, bem como observadas as informações divulgadas nos Avisos aos Navegantes, Avisos-Rádio Náuticos e SAR e Tábuas das Marés.

Características do Porto Ilha:

1) Cais comercial - É constituído de 05 (cinco) dolphins, onde cada dolphim possui 01 (um) cabrestante e 02 (dois) gatos. A distância de centro a centro entre os dolphins (medida externa) é de 110 metros. O sistema de amarração é completado por 04 (quatro) boias, conforme mostrado na Carta 703 da DHN. Nesse cais são efetuados os carregamentos do sal para os navios transportadores.

2) Cais de desembarque – situado no lado oeste da Ilha artificial, há um cais de 244 metros de extensão, destinado ao desembarque do sal transportado da origem (salinas), por meio de embarcações apropriadas (barcaças).

3) Característica do Porto Ilha

DOLPHINS	ESPAÇAMENTO ENTRE DOLPHINS 1 e 5	PROFUNDIDADE	DWT	CALADO MÁXIMO RECOMENDADO	COMPRIMENTO NAVIO	BOCA MÁXIMA
01 a 05	110m	18,0m	50.000	10,2m	203,96m	31,6m

c) PORTO DE AREIA BRANCA

Está situado na cidade de Areia Branca, na margem direita do rio Mossoró, a três milhas náuticas (3MN) a montante de sua foz. Com a construção do terminal salineiro de Areia Branca (TERMISA) este porto perdeu sua principal finalidade, que era a do embarque de sal nos fundeadouros externos através de barcaças. Os navegantes só deverão trafegar no canal de acesso ao Porto de Areia Branca com perfeito conhecimento do local, em virtude da existência de assoreamento no referido canal.

d) PORTO DE GUAMARÉ

Localizado na cidade de Guararé, nas coordenadas LAT 05°06'24S e LONG 036°18'19W, constitui a base de apoio às embarcações que operam nos campos petrolíferos da região. Pertence e é operado pela PETROBRAS. Carta 704 da DHN.

1) Quadro de Boias Oceânicas

Os Quadros de Boias de Produtos de Claros e Escuros de Guararé estão localizados em mar aberto no litoral do Rio Grande do Norte e são utilizados para a amarração de navios, na cabotagem e longo curso, para a Petróleo Brasileiro S/A. – PETROBRAS, que realizam a carga e descarga de petróleo bruto e derivados através

de duto submarino com PLEM (Pipeline End Manifold) interligado ao navio, através de linhas compostas por mangotes flexíveis.

2) Quadro de Boias de Produtos Escuros

Localizado nas coordenadas LAT 04°52'25S e LONG 036°22'27W. É do tipo convencional de boias múltiplas. Os navios são amarrados a dois ferros avante e a cinco boias. Em cada boia são passadas duas espias de fibra ou de aço. Os navios são carregados através de um oleoduto submarino de 26"Ø, que se bifurca em duas linhas de mangotes.

3) Quadro de Boias de Produtos Claros

Localizado nas coordenadas LAT 04°55'46S e LONG 036°26'01W. É do tipo convencional de boias múltiplas. Os navios são amarrados a dois ferros avante e a quatro boias. Em cada boia são passadas duas espias de fibra ou de aço. Os navios são carregados através de um oleoduto submarino de 20"Ø, que se bifurca em duas linhas de mangotes.

e) Terminal Pesqueiro

Localizado na margem direita do Rio Potengi, a quatro milhas náuticas (4MN) a montante de sua foz.

0106 - ADMINISTRAÇÃO

a) O Porto de Natal é administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), situada à Avenida Engº Hildebrando de Góis, nº 220 - Ribeira, Natal - RN, CEP 59.010-700, telefones: (84) 4005-5311 e 4005-5335.

b) O Porto de Areia Branca e o Terminal Salineiro Luiz Fausto de Medeiros (TERMISA) é administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), situada no Cais Tertuliano Fernandes s/nº Areia Branca - RN, Telefones: (84) 3332-2168, 3332-2399, 3332-2321, e TERMISA (84) 98129-1231.

c) Porto de Guamaré é administrado pela Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRAS, situado na Praça da Conceição, 14 - Centro, Guamaré/RN, CEP 59.598-000, Telefone: (84) 3235-5030.

d) Quadros de Boias é administrado pela Petrobras Transportes S/A - TRANSPETRO, situada na Rodovia RN 221, Km 21, s/n - Caixa Postal 7020.004, Industrial - Guamaré/RN, Telefone: (84) 3235-5327.

e) O Terminal Pesqueiro é administrado pela Secretaria de Infra-Estrutura do Governo do Estado do RN, Av. Senador Salgado Filho, s/nº - Lagoa Nova - Natal/RN CEP 59064-901, Telefone: 3232-1630.

CAPÍTULO 2

FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

0201 – APLICAÇÃO

A ocorrência de fatos ou acidentes da navegação, conforme determina a Lei 2.180/1954, deverá ser comunicada à Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (CPRN) ou à Agência da Capitania dos Portos em Areia Branca (AgABranca), a qualquer tempo, pessoalmente, por fax, ofício ou pelos telefones (84) 3201-9630 / WhatsApp (84) 98802-8568 (CPRN) ou (84) 3332-2211 (AgABranca), para abertura do competente Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), de acordo com a NORMAM-09/DPC.

Ressalta-se que o local do fato ou do acidente da navegação e o estado da embarcação não devem ser alterados até que seja procedida a perícia pela Capitania dos Portos ou Agência subordinada.

O IAFN se aplica a:

a) embarcações mercantes e de esporte e recreio de qualquer nacionalidade, em águas jurisdicionais brasileiras, respeitando-se os regimes jurídicos previstos para o Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, em consonância com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, e Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995);

b) embarcações mercantes e de esporte e recreio brasileiras em alto-mar ou em águas estrangeiras;

c) embarcações estrangeiras em alto-mar, no caso de estarem envolvidas em qualquer acidente, incidente ou fato da navegação, no qual tenha pessoa física brasileira perdido a vida ou sofrido ferimentos graves, ou que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou ao meio marinho, de acordo com Normas do Direito Internacional;

d) aquaviários e amadores brasileiros;

e) aquaviários e amadores estrangeiros, em território ou águas jurisdicionais brasileiras;

f) proprietários, armadores, operadores, locatários, carregadores, agentes, consignatários de carga, sociedades classificadoras e respectivos prepostos de embarcações brasileiras e estrangeiras;

g) empreiteiros e proprietários de construções executadas sob, sobre e às margens das águas interiores e do mar territorial brasileiro, sob e sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira e que, por erro, ou inadequação de projeto, ou execução, ou pela não observância de especificações técnicas de materiais, métodos e processos adequados, ou ainda, por introduzir modificações estruturais não autorizadas nas obras originais, atentem contra a segurança da navegação;

h) toda pessoa jurídica ou física envolvida com construção e reparo naval;

i) marinas, clubes náuticos, pontões, trapiches e similares;

j) ilhas artificiais, instalações estruturais, bem como embarcações de quaisquer nacionalidades empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, exploração, produção, armazenamento e

beneficiamento dos recursos naturais, nas águas interiores, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental brasileira, respeitados os acordos bilaterais ou multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional; e

k) toda pessoa jurídica ou física envolvida em Acidente ou Fato da Navegação, por qualquer forma ou motivo, respeitados os demais instrumentos do Direito Interno e as normas do Direito Internacional.

São casos passíveis de instauração de IAFN

a) Acidentes da Navegação

1) naufrágio – afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos devido a adernamento, emborcamento ou alagamento.

2) encalhe – contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação.

3) colisão – choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação ou, ainda, contra pessoa (banhista, mergulhador etc). Assim, haverá colisão se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, boia, cabo submarino etc.

4) abalroação ou abalroamento – choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios.

5) água aberta – ocorrência de abertura nas obras vivas que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, ou a descarga de líquidos dos tanques, por rombo no chapeamento, falhas no calafeto, ou nas costuras, por válvulas de fundo abertas ou mal vedadas, por defeitos nos engaxetamentos dos eixos, ou qualquer falha ou avaria que comprometa a estanqueidade da embarcação.

6) explosão – combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade.

7) incêndio – destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável ou explosivo.

8) variação – ato deliberado de fazer encalhar ou pôr em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha.

9) arribada – fazer entrar a embarcação num porto ou lugar não previsto para a presente travessia, isto é, que não seja o porto ou local de escala programada ou de destino.

10) alijamento – é o ato deliberado de lançar n'água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens.

11) avaria ou defeito no navio ou nas suas instalações (aparelhos, equipamentos, peças, acessórios e materiais de bordo), que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

b) Fatos da Navegação

1) mau aparelhamento da embarcação – a falta ou a impropriedade de aparelhos, equipamentos, peças sobressalentes, acessórios e materiais, quando em

desacordo com o projeto aprovado, as exigências da boa técnica marinheira e demais normas e padrões técnicos recomendados;

2) impropriedade da embarcação para o serviço ou local em que é utilizada – utilização da embarcação em desacordo com sua destinação, área de navegação ou atividade estabelecidas em seu Título de Inscrição; e

3) deficiência de equipagem – falta ou deficiência quanto à quantidade e à qualificação de tripulantes, em desacordo com as exigências regulamentares, como a do cumprimento do cartão da tripulação de segurança da embarcação;

4) alteração da rota – desvio da derrota inicialmente programada e para a qual o navio estava aprestado, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos;

5) má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição – má empacotamento, colocação em local inadequado ou a má arrumação no porão, no convés ou mesmo no interior do container, quer no granel, quer na carga geral, sem observar, ainda, a adequabilidade da embalagem, pondo em risco a estabilidade do navio, a integridade da própria carga e das pessoas de bordo;

6) recusa injustificada de socorro à embarcação ou a naufragos em perigo;

7) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo (como o caso da presença de clandestino a bordo); e

8) emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional (como o caso de contrabando ou descaminho).

c) Competência para instauração de IAFN

Conforme determina o art. nº 33 da Lei nº 2.180/1954, será instaurado IAFN, sempre que chegar ao conhecimento de um Agente da Autoridade Marítima, por qualquer meio de comunicação, a ocorrência de acidente ou fato da navegação. A inobservância deste preceito implicará a aplicação das penas da lei.

d) Prazo para instauração de IAFN

O IAFN deve ser instaurado imediatamente ou até o prazo de 5 (cinco) dias, contados da data em que a CPRN e/ou AgABranca houver tomado conhecimento do acidente ou fato da navegação, devendo ser concluído em até 90 dias, podendo ser prorrogado.

e) Depoimento

A convocação de depoente será realizada por meio de Notificação ou Requisição (no caso de ser o “notificado” funcionário público, civil ou militar), assinada pelo Encarregado do Inquérito, para que compareça à CPRN e/ou AgABranca ou local indicado, no dia e hora designados, a fim de ser inquirido na qualidade de testemunha. O recebedor da Notificação ou Requisição firmará o recibo numa cópia, ficando com o original.

0202 - RETENÇÃO DE EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS EM ACIDENTES E/OU FATOS DA NAVEGAÇÃO

A embarcação será retida, para investigação, apenas por tempo suficiente para tomada de depoimentos de tripulantes e a realização do exame pericial, a fim de instruir o respectivo Inquérito Administrativo, para cumprimento de exigência de vistorias ou por alguma outra deficiência apontada durante ação de Inspeção Naval. Tal fato não deve ser confundido com eventuais retenções geradas por discrepâncias apontadas por inspetor naval, baseadas nas regras do Acordo de Vinã del Mar ou para cumprimento de exigências de vistorias.

A CPRN e AgABranca somente emitirão certidão de permanência no porto, ou sobre-estadia, a pedido da parte interessada, exclusivamente nos casos de ocorrência de acidente ou fato de navegação, cuja investigação demande tempo além do previsto para estadia normal da embarcação.

0203 - PROCEDIMENTOS EM CASO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS

Quando, no Mar Territorial e na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) - conforme áreas definidas na Lei nº 8.617/1993 - ocorrer perda ou provável perda de mercadorias perigosas acondicionadas (Capítulo 1 das Normas da Autoridade Marítima para Transporte de Cargas Perigosas – NORMAM-29/DPC; e Capítulo 5 das Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior - NORMAN-02/DPC), os Comandantes das embarcações deverão informar à CPRN ou AgABranca, conforme a jurisdição da área onde tenha ocorrido o incidente, bem como às demais autoridades competentes, conforme as seguintes situações:

a) Material radioativo

Quando se tratar de material radioativo, deverá ser informado à Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) e ao órgão ambiental.

b) Material não radioativo

Quando se tratar de qualquer material não radioativo, deverá ser informado apenas ao órgão ambiental.

Deverão ser seguidos os procedimentos previstos nas “Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants” - Resolução A.851(20) da IMO, ou outra que venha substituí-la.

c) Plano de Emergência para Incidentes de Poluição Hídrica

1) Porto de Natal e TERMISA

Navios que operam no Porto de Natal e no TERMISA deverão tomar conhecimento e cumprir o Plano de Emergência Individual (PEI) da CODERN.

2) Porto de Guamaré

Navios que operam no Porto de Guamaré deverão atentar para as normas estabelecidas pela Petróleo Brasileiro S/A (PETROBRAS) e, em caso de emergência, utilizar o telefone 0800-084-5005.

3) Quadros de Boias

Navios que operam nos Quadro de Boias de Claros e Escuros deverão atentar para as normas estabelecidas pela Petróleo Transporte S/A (TRANSPETRO) e, em caso de emergência, utilizar o telefone (84) 3235-5327.

0204 - BUSCA E SALVAMENTO - SAR

A expressão “Busca e Salvamento” diz respeito a operação de socorro, ou seja, aquela que emprega os recursos disponíveis na prestação de auxílio às pessoas em perigo no mar. Essa operação é uma atribuição da Marinha, nas Águas Jurisdicionais Brasileiras e na área de alto-mar estabelecida em convenções internacionais. É um serviço gratuito e obrigatório, executado em regime de urgência, que compreende o emprego de pessoal e recursos disponíveis, mesmo extra-Marinha, de modo a resgatar pessoas em perigo no mar. As atividades desenvolvidas para o socorro são reconhecidas internacionalmente pela sigla SAR (“*Search and Rescue*”). Normalmente, a operação de socorro não requer embarcação especializada.

a) A organização das atividades de Busca e Salvamento Marítimo no Brasil é coordenada e supervisionada pelo Comando de Operações Navais (SALVAMAR

BRASIL), cabendo ao Comando do 3º Distrito Naval (Com3ºDN) a tarefa de exercer as funções de Centro de Coordenação SAR Marítimo do Nordeste (SALVAMAR NORDESTE), coordenando e executando o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo na área de responsabilidade SAR sob sua jurisdição.

b) A CPRN ou a AgABranca atuará, quando determinado pelo SALVAMAR NORDESTE, como Subcentro de Coordenação do Serviço de Busca e Salvamento (SAR), devendo estabelecer e coordenar as medidas preventivas e corretivas relacionadas a salvaguarda da vida humana nas vias navegáveis interiores e nos portos, na sua respectiva área de jurisdição. Qualquer embarcação poderá compor grupos de busca e salvamento, a critério da Capitania e Agência subordinada, autoridade responsável, pelos eventos de Busca e Salvamento (SAR).

c) Conforme estabelece o art. 5º da Lei nº 7.273/1984, todo Comandante é obrigado, desde que o possa fazer sem perigo sério para sua embarcação, tripulação, passageiro ou para outra pessoa, a utilizar sua embarcação e meios sob sua responsabilidade para prestar auxílio a quem estiver em perigo de vida no mar, nos portos ou nas vias navegáveis interiores.

d) Qualquer pessoa que tomar conhecimento que uma embarcação necessita de auxílio de “Busca e Salvamento”, deverá comunicar o fato pelos telefones abaixo, sempre que possível informando os dados constantes do Anexo 2-A:

MARINHA – Emergências Marítimas e Fluviais (SALVAMAR NORDESTE)	185 ou 08002802255
Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte	(84) 3201-9630 (84) 98802-8568 (84) 99650-6300
Agência da Capitania dos Portos em Areia Branca	(84) 3332-2211 (84) 98701-3020

CAPÍTULO 3

DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES, DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS, INSPEÇÕES, TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA E VISTORIAS

SEÇÃO I

MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES

0301 – EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM

Em complemento à dotação de material de segurança prevista nas NORMAM-01/DPC, NORMAM-02/DPC, NORMAM-03/DPC e NORMAM-05/DPC, as embarcações abaixo classificadas para navegação interior, transporte de passageiros, deverão possuir os itens relacionados a seguir:

a) Normas Gerais

Embarcação	Aparelho Flutuante	Coletes salva-vidas Classe III Grande (G)
Transporte de qualquer nº de passageiros (AB ≤ 20)	Isenta	100% para total de pessoas a bordo
Transporte de qualquer nº de passageiros (AB > 20)	100% para total de pessoas a bordo	100% para total de pessoas a bordo

Em quaisquer dos casos prover coletes salva-vidas adequados à idade e ao peso para 100% de crianças a bordo, homologados pela Diretoria de Portos e Costas.

Embarcação com propulsão a vela, tipo jangada, canoa e similares, deverá dotar coletes salva-vidas classe III para 100% dos tripulantes e uma boia circular com cabo flutuante de 20m constituída de cabo de material sintético, capaz de flutuar, devendo ter diâmetro mínimo de 8 mm.

b) Normas Específicas

As embarcações de transporte de passageiros que realizam passeios para os parrachos de Perobas/Rio do Fogo e Maracajaú, deverão cumprir o seguinte:

Embarcação	Aparelho Flutuante	Coletes salva-vidas Classe III Grande (G)
Transporte de qualquer nº de passageiros (AB ≤ 20)	100% para total de pessoas a bordo	100% para total de pessoas a bordo
Tipo lancha que transporta qualquer nº de passageiros (AB < 20)	Isenta	100% para total de pessoas a bordo

Em quaisquer dos casos prover coletes salva-vidas adequados à idade e ao peso para 100% de crianças a bordo.

As embarcações que realizam o transporte na navegação de travessia no Rio Apodi (Areia Branca x Grossos), incluindo as menores de 20 AB, excetuando-se

apenas as embarcações miúdas, deverão dotar aparelho flutuante para 100% da Lotação Autorizada.

0302- EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES

Para as embarcações que operam na área de jurisdição da CPRN e AgABranca, deverá ser observada a dotação estabelecida na NORMAM-01/DPC, NORMAM-02/DPC e NORMAM-03/DPC.

As embarcações que realizam Navegação Interior de travessia estão dispensadas de dotar prumo de mão, ecobatímetro e agulha magnética.

0303 - EQUIPAMENTOS DE RADIOCOMUNICAÇÕES E INDICATIVO FONIA

Dotação de equipamento de VHF para embarcação de transporte de passageiro:

a) As embarcações que operam no transporte de passageiro, e/ou na atividade de turismo náutico, na navegação interior, inclusive na navegação de travessia, deverão dotar de equipamento de VHF, fixo ou móvel, com capacidade de no mínimo transmitir e receber chamadas na frequência 156,800 MHz (canal 16), com potência maior ou igual a 5W. O equipamento móvel deverá possibilitar comunicação plena do ponto de partida até o limite da singradura da embarcação. Para os equipamentos de VHF fixo deverá possuir a Licença de Estação de Navio emitida pelo órgão competente. Fica facultada a dotação do equipamento de VHF para as embarcações tipo jangada e as de navegação de travessia sem propulsão mecânica.

b) Toda embarcação de bandeira nacional ou estrangeira, equipada com estação radiotelefônica em VHF, deverá manter escuta permanente no canal 16 (156,8 MHz). As embarcações devem atender às chamadas realizadas pelas equipes de Inspeção Naval e/ou Navios da Marinha do Brasil. O silêncio fonia no canal 16 ficará caracterizado que a embarcação se encontra com rádio desligado/inoperante ou fora do canal, fato que constitui infração, conforme o inciso VI, art. 23 do Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA) que regulamenta a Lei nº 9.537/1997 (LESTA). O tráfego (conversa) no canal 16 somente deve ser realizado em situações de emergência, e nos demais casos deve-se utilizar outro canal.

c) Indicativo Fonia

A CPRN, AgABranca, Embarcações e Equipes de Inspetores Navais utilizarão os indicativos fonia abaixo relacionados:

UNIDADE	INDICATIVO FONIA (chamada em VHF)
Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte	CAPIMAR NATAL
Agência da Capitania dos Portos em Areia Branca	AGEMAR AREIA BRANCA
Embarcações e/ou Equipe de Inspetores Navais	INSPEÇÃO NAVAL

0304- CARTAZES/PLACAS DE INFORMAÇÕES AOS USUÁRIOS

As embarcações que transportam passageiros e/ou veículos deverão ter afixada, em local de fácil visualização do passageiro, uma placa bilíngue, em ambos os conveses, conforme o modelo abaixo, nas dimensões de no mínimo de 1m/1m (comprimento/altura), citando o nome da embarcação, número de inscrição, nome do Comandante, lotação autorizada de passageiros, peso máximo de carga, e os telefones da CPRN/AgABranca para casos de denúncias referentes à Segurança da Navegação, à Salvaguarda da Vida Humana no Mar e à Poluição Hídrica causada por embarcações.

Caso não disponha de local com as dimensões especificadas, poderá ser flexibilizado o comprimento/altura, de maneira que o usuário tenha clara visão da placa:

a) Para embarcações operando na jurisdição da CPRN

EM CUMPRIMENTO ÀS NORMAS DA CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO NORTE (CPRN), COMUNICAMOS:

1- Nome da embarcação:

Vessel name

2- Nº de Inscrição:

Registration number

3- Lotação de Passageiros:

Passenger Capacity

4- Número de Tripulantes:

Number of Crew

5- Peso Máximo de Carga (PMC):

Maximum Load Weight

6- Telefones/e-mail para denúncias referentes a Segurança da Navegação, Salvaguarda da Vida Humana no Mar e Poluição Hídrica causada por embarcações:

(84) 3201-9630 / 98802-8568 / cprn.denuncia@marinha.mil.br

Phone/e-mail for denouncement related to Safety of Navigation, Safety of Life at Sea and Pollution from ships.

b) Para embarcações operando na jurisdição da AgABranca

EM CUMPRIMENTO ÀS NORMAS DA CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO NORTE (CPRN), COMUNICAMOS:

1- Nome da embarcação:

Vessel name

2- Nº de Inscrição:

Registration number

3- Lotação de Passageiros:

Passenger Capacity

4- Número de Tripulantes:

Number of Crew

5- Peso Máximo de Carga (PMC):

Maximum Load Weight

6- Telefone/e-mail para denúncias referentes a Segurança da Navegação, Salvaguarda da Vida Humana no Mar e Poluição Hídrica causada por embarcações:

(84) 3222-2211/ 98701-3020 / cprn.denuncia@marinha.mil.br

Phone/e-mail for denouncement related to Safety of Navigation, Safety of Life at Sea and Pollution from ships.

0305- DISPOSITIVOS

a) As embarcações de Apoio Marítimo de até 300AB estão dispensadas de dotar aparelho lança retinida.

b) Quaisquer polias, correias e demais partes móveis utilizadas para acionamento de máquinas e/ou mecanismos deverão ser dotadas de dispositivos adequados de proteção para as pessoas.

0306 - OUTROS EQUIPAMENTOS, DISPOSITIVOS, MATERIAIS E PUBLICAÇÕES

As balsas sem propulsão mecânica que realizam navegação interior de travessia, transportando veículos e/ou passageiros, deverão ser dotadas de boias

salva-vidas com cabo flutuante de 20 m de material sintético, devendo ter diâmetro mínimo de 8 mm e coletes salva-vidas classe III.

0307 - PORTE OBRIGATÓRIO DE MATERIAL DE SALVATAGEM

a) As embarcações de passageiros que operam em passeios turísticos (turismo náutico) para os parrachos de Maracajaú e Perobas/Rio do Fogo deverão dotar coletes salva-vidas classe III grande para 100% das pessoas a bordo e coletes salva-vidas adequados à idade e ao peso para 100% de crianças a bordo. Durante esses passeios é obrigatório o uso do colete salva-vidas por todos os passageiros e tripulantes. Nos passeios turísticos nas demais localidades é obrigatório o uso de coletes salva-vidas classe III pelas crianças, adequados à idade e ao peso das mesmas.

b) Nas embarcações de propulsão a vela, na atividade de turismo náutico, é obrigatório o uso do colete salva-vidas pelos tripulantes e passageiros, sendo facultado o uso do colete salva-vidas classe V para os tripulantes.

0308- DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

Todas as embarcações navegando na área de jurisdição da CPRN ou AgABranca deverão portar a bordo toda a documentação original prevista nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

0309 - ATIVIDADE SALINEIRA

As embarcações que operam e exploram a atividade salineira, fazendo o transporte do produto entre os municípios de Galinhos, Macau, Areia Branca e o Terminal Salineiro Luiz Fausto de Medeiros (TERMISA), são consideradas como embarcação Não-Solas na navegação de mar aberto e deverão atender aos seguintes aspectos:

a) A atribuição de borda livre será de navegação interior, contemplando a isenção das tampas de porão, com observações específicas para suspiro, soleira e braçola e a apresentação do critério de estabilidade, considerando os porões totalmente alagados ou eficiente esgoto dos porões, por meio de bombas, impossibilitando o alagamento;

b) Isenta do Certificado de Segurança Rádio para Navios de Carga, devendo dotar dois equipamentos de VHF com DSC de alerta contínuo e Licença de Estação de Navio, emitida pelo órgão regulamentador;

c) Isenta de dotar roupa especial de combate a incêndio tipo “bombeiro”;

d) A altura dos mastros deverá atender ao preconizado na NORMAM-02/DPC;

e) Requisitos MARPOL:

1) ANEXO I - Isenção do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo, devendo possuir tanque de resíduos oleosos, conexão de descarga padrão, Livro de Registro de Óleo (Parte I), KIT SOPEP e Plano de emergência de bordo contra a poluição por óleo (SOPEP) simplificado, aprovado pela Sociedade Classificadora;

2) ANEXO IV - Isenção do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto, devendo possuir tanque de águas servidas e conexão de descarga padrão;

3) ANEXO V - Plano de Gerenciamento do Lixo que contemple os requisitos para o porte da embarcação e Livro Registro do Lixo; e

4) ANEXO VI - Isenção do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar, devendo apresentar os motores propulsores e geradores com revisão atualizada e especificação do combustível utilizado, contemplando o conteúdo de enxofre.

f) Validade do Certificado de Segurança da Navegação - Deverá ser observado o ciclo de cinco anos, com Vistoria Intermediária realizada durante o terceiro ano de validade do Certificado de Segurança da Navegação (CSN), em vigor, sendo

necessária a docagem da embarcação; e

g) Essa navegação está limitada às condições meteorológicas referentes à Escala Beaufort de força 5 (cinco).

SEÇÃO II

VISTORIAS

0310 – VISTORIAS PERIÓDICAS E INSCRIÇÃO

a) Vistorias Periódicas

1) As embarcações não sujeitas a vistorias e conseqüentemente não obrigadas a portarem o Certificado de Segurança da Navegação (CSN), deverão ser submetidas a uma vistoria por ocasião das seguintes situações:

I) Inscrição da embarcação;

II) Renovação do Título de Inscrição de Embarcação (TIE) e/ou Título de Inscrição de Embarcação Miúda (TIEM);

III) Transferência de propriedade ou de jurisdição; e

IV) Alteração das características, área de navegação, atividade e/ou serviço e substituição do(s) propulsor(es).

2) As embarcações de passageiros com AB menor ou igual a 20 e comprimento total superior a 12 metros (8 metros para embarcações multicasco), com ou sem propulsão, que transportem mais de 12 passageiros serão submetidas a Vistoria Inicial e Vistoria de Renovação. Será emitido o Certificado de Segurança da Navegação (CSN), com validade de cinco (5) anos, no qual deverá constar no campo “observações” o seguinte texto: “Validade sujeita à manutenção das condições de segurança existentes por ocasião da Vistoria Inicial. Este Certificado será automaticamente cancelado sempre que ocorrerem alterações/reclassificações que afetem as condições de segurança originais”.

Essas vistorias serão isentas de taxas, devendo o proprietário ou representante legal providenciar os meios necessários para a sua realização.

b) Inscrição de embarcação

Toda embarcação empregada na atividade comercial, inclusive na pesca, deverá estar devidamente inscrita na CPRN/AgABranca.

SEÇÃO III

TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA

0311 - COMPOSIÇÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA

a) A embarcação com arqueação bruta (AB) menor que 50, classificada para a navegação interior, que transporte carga e/ou passageiro, está autorizada a ser comandada por um aquaviário da seção de convés, nível 2, Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC), desde que tenha um ano de embarque na localidade que a embarcação esteja operando e que possua o Curso Especial de Segurança de Embarcações de Passageiros (ESEP).

b) A embarcação classificada para a navegação interior que opera no transporte de passageiros na atividade de turismo náutico, com lotação superior a 10 (dez) passageiros, deverá dotar de no mínimo dois aquaviários, na categoria de MAC.

c) A embarcação que opera no transporte de passageiros na atividade de turismo náutico, para os Parrachos de Maracajaú e Perobas/Rio do Fogo, deverá ser guarnecida por, no mínimo, dois (2) aquaviários, na categoria de MAC.

d) As embarcações de transporte de passageiros que operam na travessia entre

as cidades de Galinhos, Guamaré e os distritos de Galos e Pratagil, deverão ser conduzidas por no mínimo dois aquaviários, na categoria de MAC.

e) A balsa sem propulsão mecânica, empregada na atividade de transporte de passageiros e veículos, em travessia, deverá ser conduzida por no mínimo um aquaviário da seção de convés (MAC).

f) Ao Patrão de Pesca na Navegação Interior (PPI) que opera exclusivamente na jurisdição da CPRN e AgABranca, é facultada a possibilidade da embarcação a seu comando navegar na Zona Contígua e Zona Econômica Exclusiva (ZEE), desde que a embarcação esteja classificada para esta área de navegação.

g) A definição do número de tripulantes de embarcação será estabelecida conforme a NORMAM-01/NORMAM-02/NORMAM-13/DPC. Quanto à lotação autorizada deve ser considerado o material de salvatagem e as acomodações.

h) A embarcação que explora a atividade salineira, fazendo o transporte do produto entre o Terminal Salineiro de Areia Branca – RN e as cidades de Galinhos, Macau e Areia Branca poderá ser guarnecida por aquaviário conforme o quadro abaixo:

Categoria	Nível	Regra do STCW	Capacidade/ Limitação
MCB	6	II/5	Comandante
CTR	5	II/5	Imediato
CDM	5	III/5	Chefe de Máquinas
MNM	4	III/4	Subchefe

Fica assegurado o embarque do Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC), nível 2, desde que comprove que esteve embarcado como MAC neste tipo de embarcação até 30/11/2014, data limite para a embarcação ser reclassificada de Navegação Interior para Navegação de Mar Aberto.

i) Nos rebocadores com arqueação bruta (AB) de até 500 e potência até 3000KW operando na navegação de Apoio Portuário entre o porto de Areia Branca e o Terminal TERMISA-RN, o Chefe e o Subchefe de Máquinas poderão ser substituídos por um CDM com habilitação na Regra III/5 do STCW, como Chefe de Máquinas.

j) As funções de subalternos serão estabelecidas através de laudo pericial para emissão de Cartão de Tripulação de Segurança (CTS).

SEÇÃO IV

ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA E TURISMO NÁUTICO

0312 - EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

a) Diretrizes Gerais

As seguintes normas e restrições, adicionais às NORMAM em vigor, se aplicam às embarcações de transporte de passageiros e aquelas empregadas no turismo náutico na jurisdição da CPRN e AgABranca:

1) O transporte comercial de passageiros e turistas só deverá ser realizado por embarcação classificada para tal fim. No caso de embarque de criança, deverá ser assinado, pelo responsável, o Termo de Responsabilidade (Anexo 3-A).

2) É proibido que os coletes salva-vidas ou qualquer outro material de salvatagem da dotação de bordo, sejam utilizados para outros fins que não para salvamento (caso necessário para recreação dos turistas, a embarcação deverá dispor de coletes salva-vidas ou dispositivos para flutuação específica).

3) O Comandante da embarcação deverá cumprir rigorosamente a lotação autorizada das embarcações e o correspondente quantitativo de material de salvatagem, de modo que, em hipótese alguma, haja excesso de passageiros/tripulantes.

4) As movimentações de passageiros que envolvam seu traslado da praia até outra embarcação, deverão ser realizadas por embarcações de apoio, sendo obrigatório o uso de coletes salva-vidas por todos os tripulantes e passageiros. É obrigatório o uso de colete salva-vidas adequado à idade e ao peso para criança.

5) A embarcação, cujos meios propulsores possam ser acessíveis aos passageiros, deverão ser providas com proteção do eixo/hélice propulsor, a fim de impedir contatos acidentais com o mesmo.

6) É proibido o transporte de passageiros fora dos locais destinados e aprovados para este fim, bem como não é permitido o transporte da carga junta com os passageiros no mesmo convés.

7) É vedada a realização de passeios turísticos por embarcações de transportes de passageiros no período noturno na navegação interior, **Área 2**.

8) Os tripulantes deverão estar uniformizados e usando crachá ou tarjeta de identificação que conste o nome e função, conforme especificado nas Normas da Autoridade Marítima para o Uso de Uniformes da Marinha Mercante Nacional (NORMAM-21/DPC). É facultado o uso de uniforme específico da empresa, com tarjeta ou crachá de identificação e a categoria do aquaviário, de maneira que o usuário possa identificar o nome e a função do profissional.

9) Toda embarcação envolvida em "Turismo Náutico" deverá confeccionar uma lista de passageiros, antes de iniciar a viagem, conforme o Anexo 3-B, que deverá ser assinada pelo Comandante ou representante autorizado pelo proprietário, devendo esta lista ficar disponível no ponto de apoio em terra e permanecer arquivada por seis meses.

10) Todo Comandante deverá providenciar a devida demonstração de como utilizar o colete salva-vidas e demais equipamentos de salvatagem, antes do início da viagem (Anexo 3-C). Isto poderá ser feito por meio de exibição de filme para os passageiros, que poderá, ainda, conter outras orientações sobre Segurança da Navegação.

11) Os Comandantes dessas embarcações deverão observar atentamente as recomendações previstas na NORMAM-02/DPC, atinente a "Precauções contra emborcamentos", disponível no site www.marinha.mil.br/dpc.

12) As embarcações envolvidas na atividade de turismo náutico deverão possuir licença ou ser cadastrado na EMBRATUR ou órgão sucedâneo, dentro do prazo de validade, conforme a legislação específica. O Selo Cadastur deverá ser afixado em local visível ao passageiro, dentro da validade.

b) Diretrizes Específicas

As diretrizes para embarcações que operam em localidades específicas das áreas de jurisdição da CPRN/AgABranca consta no Anexo 3-D.

c) Mergulho Amador

Atividade de mergulho amador (exclusivamente recreativa), em que se utilize cilindros, deverá ser acompanhada por, no mínimo um instrutor qualificado, que também deverá utilizar o cilindro. O responsável por esta atividade deverá atentar para a manutenção dos equipamentos e demais componentes de um sistema de mergulho.

d) Embarcação artesanal tipo janga-lancha ou canoa

As embarcações de transporte de passageiros tipo janga-lancha (com propulsão mecânica), classificada para a navegação interior, estão autorizadas a trafegar na Área 2, até o limite de uma Milha Náutica (1 MN). Todos os passageiros e

tripulantes deverão usar o colete salva-vidas.

e) Embarcação de propulsão a Vela

A embarcação de passeio turístico com propulsão a vela (jangadas, canoas ou similares, etc), classificada para a navegação interior, está autorizada a trafegar na Área 2, até o limite de uma Milha Náutica (1 MN). Em virtude das características dessas embarcações, fica proibido o transporte de passageiros com idade inferior a 7 anos. Os tripulantes e passageiros deverão usar coletes salva-vidas.

0313 - DEVERES ADICIONAIS PARA OS COMANDANTES DE EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

a) Os Comandantes/proprietários de embarcações deverão ter especial atenção às condições meteorológicas, principalmente quanto a intensidade dos ventos e altura das ondas, antes de empreender qualquer travessia/passeio. Deverá se municiar de informações climáticas antes de iniciar a atividade.

b) O Comandante/mestre da embarcação tem plena autoridade para decidir pela não realização da viagem, caso julgue que a embarcação não esteja em bom estado geral de conservação ou as condições apresentadas no momento possam vir a colocar em risco a segurança da navegação ou de todo o pessoal a bordo, bem como avaliar se as condições climáticas não favoreçam uma navegação segura.

c) Além do que o estabelece a Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e o Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA), é responsabilidade do Comandante que a embarcação esteja pronta para realizar a singradura, provida de material de segurança e abastecida de combustível com autonomia para a realização dos passeios.

d) Os comandantes e tripulantes deverão realizar treinamento mensal, enfocando as situações de emergências que envolvam procedimentos de abandono, homem ao mar, incêndio, alagamento da embarcação, colisão e abalroamento. O registro desses treinamentos deverão ser mantidos a bordo para consulta pela CPRN/AgABranca.

0314 - NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA

As regras adicionais para as embarcações que realizam navegação Interior de Travessia e para o Arquipélago de Fernando de Noronha (AFN) e São Pedro e São Paulo (ASPSP) estão contempladas no Anexo 3-E.

0315 - INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES PARA EMPRESAS QUE ALUGAM EMBARCAÇÕES DE ESPORTE E/OU RECREIO E UTILIZAÇÃO DE HIDROAVIÃO

Além de cumprir o preconizado na NORMAM-03/DPC, deverá seguir os procedimentos abaixo.

a) Aluguel de embarcações motorizadas e/ou não motorizadas:

1) Com tripulante(s)

As empresas que atuam no aluguel de embarcações de esporte e/ou recreio e passageiro, devem tomar todas as providências no tocante ao provimento de todo o material de salvatagem, bem como toda a segurança necessária para aqueles que conduzirão as embarcações.

2) Sem tripulante(s)

Qualquer embarcação, inclusive moto aquática, somente poderá ser alugada a pessoas que comprovem possuir a devida habilitação. Além disso, toda a

documentação referente à embarcação alugada e respectiva tripulação deverá estar disponível a bordo, para apresentação aos inspetores navais, durante as fiscalizações.

3) Aluguel de Pranchas de Stand Up Paddle:

- I) Dotar de meios de apoio;
- II) Recomenda-se o uso de coletes salva-vidas classe V;
- III) Instrutor qualificado;
- IV) É obrigatório o uso de colete salva-vidas adequado à idade e ao peso para criança, além de recomendado seu acompanhamento por um adulto;
- V) As pranchas oferecidas para a exploração da atividade deverão ter a popa e a proa arredondadas, com deck de superfície antiderrapante, possuir leash (cordinha de segurança) e estarem em bom estado de conservação sem qualquer fissura pontiaguda ou cortante que possa oferecer risco ao usuário;
- VI) Cada prancha deverá ter um remo também em bom estado, com marcação dos remos com fitas sinalizadoras;
- VII) Binóculo ou monóculo para acompanhamento em terra pelo responsável; e
- VIII) Apito de plástico para cada usuário.

4) Passeios em Disc Boat, Banana Boat e similares

A embarcação de transporte de passageiro que utiliza dispositivo flutuante rebocável (banana boat, disc boat ou similares), deverá cumprir além do preconizado nas Normas da Autoridade Marítima, as recomendações de uso de equipamentos de segurança estabelecido pelo fabricante. O propulsor a ser empregado deverá possuir potência suficiente que possibilite manobras de reboque com segurança. Essa potência deverá estar em conformidade com o preconizado pelo fabricante para a embarcação. É vedada a utilização de dispositivos rebocáveis em período noturno.

b) O cumprimento das exigências neste caput não autoriza por si só a prática comercial, devendo o representante apresentar os respectivos alvarás dos órgãos municipais e estaduais, conforme o caso.

c) Os responsáveis deverão possuir licença ou cadastrado na EMBRATUR ou órgão sucedâneo, dentro do prazo de validade, conforme a legislação específica.

d) Uso de hidroaviões e similares

Além do preconizado na NORMAM-03/DPC, os hidroaviões e similares, que necessitem decolar e/ou pousar em corpos d'água na jurisdição da CPRN/AgABranca deverão solicitar autorização, com antecedência mínima de 24 horas. A referida autorização não exime o solicitante das demais autorizações de órgãos federais, estaduais e municipais.

0316 - CADASTRAMENTO DE PESSOAS FÍSICAS PARA TREINAMENTO NÁUTICO

Os deveres e responsabilidades dos clubes náuticos, marinas e pessoas físicas habilitadas para treinamento náutico estão listados nas Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para cadastramento e funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas - NORMAM-03/DPC.

a) Os instrutores vinculados ou não às Entidades Náuticas (Associações Náuticas, Clubes Náuticos, Escolas Náuticas) deverão ser credenciados pela CPRN/AgABranca. Para tal deverão comprovar a sua habilitação, conforme previsto na NORMAM-03/DPC, e serem submetidos a exame teórico nas dependências da CPRN/AgABranca e exame prático a ser realizado em embarcação do requerente ou entidade náutica vinculada. Serão considerados aptos aqueles que obtiverem grau igual ou superior a 7,0 (sete) na prova teórica e avaliação SATISFATORIA na parte prática.

- b) Quando em instrução, é obrigatório que o instrutor esteja também na embarcação com o aluno.
- c) As aulas práticas deverão ocorrer no período diurno e com boas condições meteorológicas.

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I

PROCEDIMENTOS PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO

0401 - TRÁFEGO NO PORTO

O tráfego nos portos/terminal/quadro de boias em Natal, Areia Branca e Guamaré, respectivamente, obedecerá às regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, nas Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-08/DPC) e no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), além das Normas da Autoridade Portuária.

As embarcações deverão utilizar-se de sinais sonoros e visuais, inclusive de comunicação em VHF, para definir antecipadamente movimentações, especialmente no caso de manobras próximas.

0402 - CANAL DE ACESSO E SISTEMA DE BALIZAMENTO

a) Porto de Natal

O acesso ao porto é feito por um canal balizado com boias luminosas de boreste e bombordo numeradas, que começa nas proximidades do recife Cabeça de Negro, na barra, e termina nas proximidades do cais comercial, com as seguintes dimensões aproximadas: Extensão de 2MN, largura mínima de 100 m e profundidade estabelecida na Carta 802 DHN.

1) Base Naval de Natal (BNN)

Para as embarcações que demandam à BNN:

I) somente é permitido o acesso a embarcações autorizadas; e

II) para o caso de embarcações de passageiros e turismo nas proximidades é preciso ter o perfeito conhecimento do local, em virtude de assoreamento.

2) Terminal Pesqueiro

Após a liberação deste Terminal para operação, recomenda-se o máximo de cautela, principalmente no período noturno, tendo em vista o fluxo de barcos pesqueiros no local.

b) Terminal Salineiro de Areia Branca

O canal de acesso ao terminal é balizado por 1 boia luminosa de boreste (nº 1) e 10 boias cegas de boreste e bombordo, também numeradas.

c) Porto de Areia Branca

Os navegantes só deverão trafegar no canal de acesso ao Porto de Areia Branca com perfeito conhecimento do local, em virtude da existência de assoreamento e a inexistência de balizamento oficial no referido canal.

d) Porto de Guamaré

Existência de balizamento cego e luminoso de caráter particular (PETROBRAS), delimitando o canal de acesso ao Porto, cujas alterações não são divulgadas por avisos aos navegantes. A Carta 704 DHN não contempla informações deste balizamento. Navegantes só deverão demandar ao porto com perfeito conhecimento do canal de acesso e guarnecendo o VHF no canal 16.

e) Quadro de Boias de Claro e Escuro de Guamaré

Os dois quadros de boias estão em mar aberto, ambos podem ser

demandados por navios que naveguem vindos do sul ou norte, no entanto, deve-se observar as particularidades de cada quadro, conforme especificado abaixo:

1) Navios que navegam procedente do Sul, após o Cabo Calcanhar, podem obter pelo radar a posição da plataforma fixa “Aguilha 2” (PAG 2), localizada nas seguintes coordenadas geográficas: LAT 04°52’29”S e LONG 036°16’12”W. A referida plataforma situa-se a cerca de 6 milhas náuticas a leste (E) do Quadro de Boias de Escuros;

2) Navios que navegam procedente do Norte (N) podem aproximar-se da mesma maneira, tendo o cuidado de evitar a Urca do Tubarão, localizada aproximadamente 5 milhas náuticas à Oeste (W) do Quadro de Boias de Escuros e a 10 milhas náuticas à Noroeste (NW) do Quadro de Claros;

3) Recomenda-se não se aproximar do Quadro de Boias de Escuros pelo seu lado Sul (S), em razão da existência de canalizações submarinas não demarcadas nas cartas de navegação;

4) Nas aproximações noturnas ao Quadro de Boias de Escuros deve-se ficar atento à boia de sinalização com refletor radar nas coordenadas: LAT 04°52’03”S e LONG 036°22’10”W com luz branca que apresenta lampejo branco com 0,3 segundos e ocultação de 2,7 segundos com alcance de 5 milhas náuticas; e

5) Enquanto que nas aproximações ao Quadro de Boias de Claros deve-se observar as boias de perigo isolado nas coordenadas LAT 04°50’92”S e LONG 036°27’50”W, LAT 04°52’81”S e LONG 036°27’79”W. Estas demarcam um alto fundo de 8 metros, bem como a boia da Urca do Tubarão. Deve-se atentar para recomendações disponíveis em aviso navegantes e aviso rádios.

0403 - ENTRADA, DESPACHO E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES

A tramitação de informações sobre despacho de embarcações, entre os representantes legais da embarcação e o Órgão de Despacho (OD) deverá ocorrer conforme estabelecido na NORMAM-08/DPC.

As embarcações que prestam apoio logístico (atividade comercial) aos arquipélagos de Fernando de Noronha (AFN) e São Pedro e São Paulo (ASPSP) serão despachadas “in loco”, no período de 8h às 17h, sendo submetidas à inspeção, com especial atenção aos equipamentos de navegação, sistema de comunicações, material de salvatagem, habilitação e documentação. Essas embarcações deverão desatracar da área portuária de Natal, no período diurno, entre 8h e 17h e, após o despacho, não deverá haver portos intermediários, a não ser em caso de força maior e devidamente justificado.

Em caso de evidência de “Aviso de Mau Tempo” para o período da viagem pretendida, emitido pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), para as áreas marítimas FOXTROT e GOLF, o despacho das embarcações ficará condicionado ao preenchimento do Termo de Responsabilidade (Anexo 4-A), que deverá ser assinado pelo Comandante da embarcação e pelo Armador.

0404 – FERROS E AMARRAÇÃO

a) Ferros

As embarcações, quando em movimento nos canais de acesso, deverão manter um dos ferros pronto para largar, a fim de ser utilizado em caso de emergência.

b) Amarração

No porto de Natal deverá ser respeitada a distância mínima entre navios contante das Normas da Autoridade Portuária para o Acesso de Embarcações e Navios ao Porto Organizado de Natal (NORMAP 01/2017).

0405 - TRANSPORTE DE PESSOAL E MATERIAL

Somente as embarcações de pequeno porte, autorizadas pela CPRN e/ou AgABranca, conforme o caso, poderão trafegar entre navios atracados/fundeados e pontos de terra, para transporte de pessoal e material. O embarque e o desembarque em terra somente poderá ser efetuado em um dos pontos fiscais, em obediência à regulamentação da Vigilância Sanitária, Receita Federal e Polícia Federal.

0406- REPAROS

a) É proibido, ao navio atracado, o reparo que o impossibilite de manobrar, salvo em situação especial e desde que obtida a concordância da Administração do Porto ou Terminal.

b) A movimentação de navios, impossibilitados de manobrar com seus próprios recursos, de ou para área de fundeio, deverá ser executada utilizando dispositivo especial de rebocadores, adequado à situação de rebocado sem propulsão. Estas movimentações não deverão ocorrer à noite e na baixa-mar.

c) É autorizado, em coordenação com a Autoridade Portuária, o tratamento e pintura nos conveses e costados, devendo o navio cercar-se das medidas necessárias para evitar a queda de pessoas e material no mar além das medidas preventivas à poluição hídrica. Poderão ser arriadas pranchas e chalanas, sem licença prévia da CPRN/AgABranca, as quais deverão ser recolhidas ao fim do dia.

SEÇÃO II

SERVIÇOS DE REBOCADORES

0407 – CONDIÇÕES DE USO DE REBOCADORES (USO OBRIGATÓRIO E FACULTATIVO)

O estabelecimento do dispositivo e quantidade de rebocadores empregados para as manobras de atracação e desatracação é de responsabilidade exclusiva do Comandante do navio, assessorado pelo Prático.

a) Porto do Natal

1) O emprego do rebocador é facultativo para os navios com calado médio inferior a 8,0 (oito) metros e comprimento inferior a 140 (cento e quarenta) metros, sendo de competência exclusiva do Comandante do navio. Para navios com calado médio igual ou superior a 8,0 (oito) metros ou comprimento igual ou superior a 140 (cento e quarenta) metros e menor que 170 (cento e setenta) metros é obrigatório o uso de um rebocador. Nas manobras com Navios com comprimento superior a 170 (cento e setenta) metros deverão ser empregados 02 (dois) rebocadores. Os rebocadores empregados deverão garantir a manobra segura durante a entrada e saída do canal, especialmente na passagem pelo vão central da ponte Newton Navarro e na atracação. Caso o navio possua dispositivo de tração transversal do tipo “BOW TRUSTER” e/ou “STERN THRUSTER” em perfeitas condições de funcionamento poderá ser empregado apenas um rebocador.

2) É obrigatório o acompanhamento por rebocadores por ocasião da passagem do navio sob a ponte Newton Navarro, cumprindo o que estabelece a tabela para uso de rebocadores do item 3 abaixo.

3) Tabela resumida para uso de rebocador (RB)

Comprimento do Navio ou Deslocamento *	Calado Médio do Navio	Número Mínimo de Rebocadores
< 140m	< 8 m	A critério do Comandante
< 140m	> 8 m	01 RB
> 140m e < 170m	Qualquer	01 RB
>170m ou > que 22.000 AB ou Ton.	Qualquer	02 RB

4) Quantidades de rebocadores para manobra

A publicação *TUG USE IN PORT*, do *Captain Henk Hensen – The Nautical Institute*, poderá servir como subsídios aos cálculos que determinam a potência necessária e a quantidade de rebocadores, de acordo com as variáveis como vento, corrente, maré etc.

b) Terminal Salineiro Luiz Fausto de Medeiros (Porto-Ilha)

1) uso obrigatório de dois (02) rebocadores para atracação/desatracação de navios acima de 30.000 TPB, devendo ainda apresentar BOLLARD PULL e manobrabilidade compatíveis para o porte do navio e condições locais.

2) uso obrigatório de dois (02) rebocadores, somente na atracação e um (01) rebocador na desatracação de navios até 30.000 TPB, devendo os rebocadores apresentar BOLLARD PULL e manobrabilidade compatíveis para o porte do navio e condições locais;

3) para navios equipados com BOW THRUSTER em condições operacionais, a atracação/desatracação poderá ser realizada por um (01) rebocador; e

4) os navios deverão estar convenientemente lastrados para atracação, hélice 100% mergulhado e TRIM pela popa que não exceda dois (02) metros.

c) Quadro de Bóias de Guamaré

Nos Quadros de Boias de Claros e Escuros é facultado o uso de rebocadores, ficando a utilização condicionada à avaliação do Capitão de Manobras juntamente com o Comandante do navio. Estes decidirão conforme as condições meteorológicas. Os rebocadores deverão apresentar BOLLARD PULL e manobrabilidade compatíveis para o porte do navio e condições climáticas locais.

d) Manobra nos Quadros de Boias de Guamaré

1) Não há serviço de praticagem para as manobras no Quadro de Boias de Guamaré. Todas as manobras ficam a cargo do Comandante do navio, sendo este assistido por um Capitão de Manobras (Mooring Master) do Terminal, que embarcará no ponto de espera para orientá-lo em todas as fainas de aproximação, fundeio, amarração, conexão dos mangotes, operação, paradas de emergência, medições, inspeções, etc.

2) O Capitão de Manobras deverá ser aquaviário da seção de convés, a partir do nível 7, com certificação em conformidade o que estabelece o STCW e a NORMAM-13/DPC, devidamente treinado e capacitado para assistir e auxiliar o Comandante nas manobras do navio.

3) O Capitão de Manobras embarcará no ponto de espera, localizado a 300 m ao norte do primeiro par de boias do canal de acesso, após a notificação de Livre Prática, junto com uma equipe *offshore* que efetuará a conexão e desconexão das linhas de mangotes.

4) O navio deverá disponibilizar acomodação adequada e refeições para o pessoal embarcado junto com o Capitão de Manobras uma vez que estes permanecerão a bordo até o término da operação.

5) O Capitão de Manobras avaliará, com o Comandante do navio, as condições meteorológicas e decidirá em qual horário deve ser feita a manobra.

6) O Comandante do navio deve comunicar ao Capitão de Manobras quaisquer condições especiais de seu Navio, tais como deficiência nos equipamentos de navegação, espias, molinete, guincho ou falta de outros apetrechos necessários que possam colocar em risco as fainas de amarração, conexão, etc. Os navios devem ficar amarrados a plena satisfação do Capitão de Manobras.

7) O Capitão de Manobras notificará quaisquer condições operacionais insatisfatórias ao Gerente do Terminal e à CPRN. Compete a Gerência do Terminal rejeitar o navio para futuras cargas, salvo se as deficiências apontadas forem sanadas, mantendo a CPRN informada.

0408 - SITUAÇÕES DE MAIOR RISCO

Para situações que envolvem maiores riscos às manobras e visando o correto delineamento das ações, deverá ser realizado um planejamento prévio envolvendo os seguintes representantes: Armador, Porto, Praticagem, Empresas de Rebocadores responsáveis pela manobra, CPRN e/ou AgABranca.

0409 - RECOMENDAÇÕES SOBRE TIPO E MÉTODO DE EMPREGO DE REBOCADORES

a) Todas as embarcações classificadas quanto ao serviço e/ou atividade como rebocadores, com potência instalada superior a 500HP, deverão possuir o Certificado de Tração Estática Longitudinal "BOLLARD PULL", homologado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), de acordo com instruções específicas. Os rebocadores serão reconhecidos pelos valores nominais constantes desse Certificado.

b) No caso da mudança dos rebocadores para outros portos, seja da jurisdição da CPRN e/ou AgABranca, será necessária, apenas, a comunicação do fato à CPRN/AgABranca que detém o seu cadastro e àquela da nova área de jurisdição.

c) Os rebocadores com potência instalada igual ou inferior a 500HP não terão necessidade de possuir o Certificado de Tração Estática Longitudinal. Eles serão reconhecidos pelo "BOLLARD PULL" estimado, isto é, utilizando a regra prática de correspondência de uma tonelada métrica de força de tração para cada 100HP de potência do motor.

d) Para efeito de segurança da navegação, os rebocadores citados no subitem anterior somente poderão, mesmo que temporariamente, ser empregados em operação de reboque de embarcações de longo curso, cabotagem e apoio marítimo, caso possuam o referido Certificado de Tração Estática, homologado pela DPC.

e) As manobras em águas interiores com plataformas são consideradas especiais e deverão ser planejadas entre os armadores e/ou agentes marítimos e seus prestadores de serviços. Como medida preventiva de segurança, o Capitão dos Portos poderá avaliar a necessidade de um rebocador de alto-mar para acompanhar todas as manobras realizadas pelos demais rebocadores.

f) Por ocasião do acompanhamento do(s) rebocador(es) ao navio sob a passagem da ponte Newton Navarro deverá ser mantida uma distância segura do navio, a fim de assegurar uma rápida assistência numa eventual falha de governo do navio.

0410 - SITUAÇÕES DE FORÇA MAIOR

a) Em casos de força maior o Capitão dos Portos poderá autorizar manobras fora das regras estabelecidas por esta Norma, por meio de requerimento do Armador ou responsável pela embarcação, com a concordância do Comandante do navio. A autorização será concedida, tendo sempre em vista as condições mínimas de

segurança da navegação, e não eximirá seus requerentes, Armador e/ou Agente Marítimo e, seu executante, o Comandante, de suas responsabilidades legais.

b) Entende-se como força maior, neste caso, as situações em que não haja disponibilidade de rebocadores, ou a quantidade de "BOLLARD PULL" existentes sejam inferiores ao desejável, por motivos que não se possam evitar ou impedir.

0411- DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES

a) Nenhum Comandante autorizará uma manobra com o navio, sob seu comando e responsabilidade, se não estiver convicto de que estão resguardadas as condições satisfatórias de segurança da navegação.

b) Recomenda-se que o Comandante troque previamente informações com a praticagem e/ou com os mestres dos rebocadores sobre a manobra, a bacia de evolução e as características do próprio navio.

c) A Força de Tração Estática Longitudinal (BOLLARD PULL) dos rebocadores será medida e atestada conforme instruções específicas baixadas pela Diretoria de Portos e Costas.

d) Nas manobras de rebocadores, junto à proa dos navios, é proibida a passagem do cabo de reboque arriando-o pela proa, para ser apanhado com croque pela guarnição do rebocador. A passagem do cabo deverá ser feita por meio de retinida, lançada a partir do castelo de proa em direção ao convés do rebocador, de modo a evitar a excessiva aproximação rebocador/navio, reduzindo os efeitos da interação hidrodinâmica entre as embarcações.

SEÇÃO III

SERVIÇO DE PRATICAGEM

0412 - PROPÓSITO

Estabelecer procedimentos complementares à NORMAM-12/DPC para o controle, dentre outros aspectos, da qualidade dos Praticantes de Práticos, da manutenção da habilitação de Práticos, bem como dar conhecimento das características, da organização do Serviço de Praticagem e dos procedimentos observados nas Zonas de Praticagem (ZP) do porto do Natal (ZP-07) e Areia Branca (ZP-06).

0413 - SERVIÇO DE PRATICAGEM

Este serviço consiste em um conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridos por força de peculiaridades locais, que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação e é constituído do Prático, da Lancha de Prático e da Atalaia (Estação de Praticagem).

Essa assessoria é prestada durante a execução de faina de Praticagem, que envolve a realização de manobras de Praticagem e/ou navegação de Praticagem, assim definidas.

a) Manobras de Praticagem

São as manobras de atracar/desatracar, fundear/suspender, amarrar/largar a boia, entrar/sair de dique/carreira e alar ao cais, quando executadas com assessoria do Prático, em locais onde o conhecimento do regime de ventos e correntes, bem como das restrições de espaço, se torne necessário tal assessoramento em proveito da segurança.

b) Navegação de Praticagem

É a navegação realizada no interior de uma ZP com assessoria de um ou

mais Práticos, visa orientar o Comandante das embarcações através de trechos navegáveis, bem hidrografados ou não, mas cujas peculiaridades recomendem um bom conhecimento dos pontos de referência, dos perigos, das condições meteorológicas ou hidrográficas.

Ambos os tipos podem ter graus diversos de dificuldade, resultando ser a Praticagem, obrigatória ou não, conforme estabelecido pela Autoridade Marítima.

0414 - CARACTERÍSTICAS, ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DAS ZONAS DE PRATICAGEM (ZP) DA ÁREA DE JURISDIÇÃO E NÚMERO DE PRÁTICOS NECESSÁRIOS PARA EXECUÇÃO DAS FAÍNAS DE PRATICAGEM

a) Na jurisdição desta Capitania e Agência subordinada existem as Zonas de Praticagem ZP-07 e ZP-06.

1) Zona de Praticagem de Natal (ZP-07)

O serviço é prestado pela Natal Pilots - Serviços de Praticagem S/S Ltda, CNPJ 09.377.186/0001-77, situada na Rua Esplanada Silva Jardim nº 2, Ribeira, Natal/RN, CEP: 59012-090, telefone (84) 3222-1613, fax (84) 3211-8483, e-mail natalpilots@natalpilots.com. Esse serviço deverá atender os seguintes requisitos:

I) Deverá dotar de uma lancha de apoio e Atalaia, e as demais exigências preconizadas na NORMAM-12/DPC;

II) O serviço nessa zona é obrigatório desde o ponto de recebimento de práticos, nas coordenadas LAT 05°44'48"S e LONG 035°10'30"W, até qualquer ponto da área portuária;

III) A praticagem é facultativa para as embarcações que preencham os requisitos contidos na NORMAM-12/DPC.

IV) O uso do práctico em manobra de alar ao cais para mudança de atracação de navios nacionais ou estrangeiros é obrigatório.

2) Zona de Praticagem de Areia Branca (ZP-06)

O serviço é prestado pela Areia Branca Pilots, CNPJ 05.111.696/0001-47, situada na Rua Luiz Cirilo, nº 222, Areia Branca/RN, CEP 59.655-000, telefone (84) 3332-2404, 8829-5413, 9971-4557, e-mail abpilots@abpilots.associados.net. Esse serviço deverá atender os seguintes requisitos:

I) Deverá dotar de uma lancha de apoio e Atalaia e demais exigências preconizadas na NORMAM-12/DPC;

II) O serviço nessa zona é obrigatória, desde o ponto de recebimento de Práticos, nas coordenadas LAT 04°43'36"S e LONG 036°55'36"W, até qualquer ponto da área portuária;

III) A praticagem é facultativa para as embarcações que preencham os requisitos contidos na NORMAM-12/DPC.

IV) O uso do práctico em manobra de alar ao cais para mudança de atracação de navios nacionais ou estrangeiros é obrigatório.

0415 - ESCALA ÚNICA DE RODÍZIO PARA PRÁTICOS

a) Escala de Rodízio

Deverá ser designado um Prático, por meio de portaria da CPRN, na condição de Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP), para elaborar a Escala de Rodízio do Serviço de Prático. O RUSP fica obrigado a encaminhar à CPRN para ratificação, a Escala Única de Rodízio mensal, em até cinco (5) dias úteis antes do início do período de escalação. A escalação deverá obedecer aos critérios que atendam a manutenção da habilitação de todos os Práticos na sua respectiva Zona em todos os seus trechos, mantendo uma divisão equânime das manobras, de acordo com o movimento de navios e o número de práticos habilitados e em atividade.

b) Zona de Praticagem de Areia Branca (ZP-06)

Fica autorizada a “Escala Diferenciada”, com adoção de 21 dias como período máximo de permanência do Prático na escala, conforme estabelecido na NORMAM-12/DPC.

0416 - OBRIGAÇÕES DO COMANDANTE

O Comandante da embarcação é responsável por:

a) Informar ao prático as condições de manobra do navio, suas restrições e facilidades, bem como todas as demais informações necessárias ao desempenho do serviço;

b) Fiscalizar a execução do serviço de praticagem, informando a CPRN/AgABranca qualquer anormalidade;

c) Retirar do prático a direção da manobra, quando convencido de que ela esteja sendo executada de forma errada ou perigosa, dando ciência do fato, por escrito, ao Capitão dos Portos e registrando a ocorrência no modelo próprio de Comprovação de Manobra. Assumir, nesse caso, a direção ou solicitar substituto, conforme as circunstâncias o permitirem; e

d) Alojjar o Prático a bordo, caso necessário, em condições idênticas às de seus Oficiais;

e) Cumprir as regras nacionais e internacionais que tratam do embarque e desembarque de Prático;

f) Não dispensar o Prático antes do ponto de espera de Prático das ZP, quando se fazendo ao mar;

g) Preencher o modelo de Comprovação de Manobra (Anexo 4-B); e

h) Demais prescrições estabelecidas na NORMAM-12/DPC, como deveres do Comandante da embarcação com relação ao prático.

0417 – OBRIGAÇÕES DO PRÁTICO E DO PRATICANTE DE PRÁTICO

O Prático, quando no exercício da Presidência de cada Empresa de Práticos, é o responsável pelo cumprimento das atribuições impostas à respectiva Empresa, nesta e nas demais Normas da Autoridade Marítima.

O Prático, escalado para a realização de manobra, deverá participar imediatamente a CPRN/AgABranca, todas as irregularidades ocorridas ou observadas durante a manobra, relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações.

Deverá ser sempre observado que o serviço de praticagem consiste no “conjunto de atividades profissionais de Assessoria ao Comandante” destinado a contribuir para a segura movimentação de uma embarcação em águas em que é exigida a praticagem.

Ao orientar uma embarcação quanto a rumos, guinadas e demais manobras até o fundeio ou atracação, o prático tudo faz por delegação do Comandante, responsável total pela segurança da embarcação, da navegação, das fazendas de bordo e do meio ambiente. Conforme disposto no Código Comercial, tão grande é sua autoridade e sua responsabilidade, que o Comandante do Navio pode recusar o embarque de cargas, tripulantes, passageiros e, até mesmo, os serviços de determinado prático.

Entretanto, tal fato não exime a responsabilidade do prático, através do grande conhecimento que deve ter da área e das características da embarcação, em bem prestar todo o apoio que puder oferecer ao Comandante, alertando-o quanto aos riscos inerentes de determinada manobra.

No caso de verificar uma limitação material por equipamento considerado

indispensável à manobra, o práctico, caso se sinta inseguro, tem o direito de consultar de imediato a Capitania dos Portos, tudo para que a navegação seja realizada dentro dos melhores critérios de segurança.

Outro aspecto que precisa ser perfeitamente entendido diz respeito a eventuais limitações de calado, comprimento, boca, velocidade, navegação diurna e noturna, entre outras, cuja fixação é da competência exclusiva da Autoridade Marítima. Uma vez definidas, não cabe ao práctico, à sua organização local e nem mesmo à sua representação nacional qualquer decisão contrária.

As sugestões, contribuições e ponderações dos prácticos, de suas associações ou de qualquer outra forma de organização regional e, ainda, de seu Conselho Nacional serão muito bem-vindas e sempre objeto de criteriosa avaliação. As decisões pertinentes, contudo, são de única e exclusiva competência do Agente da Autoridade Marítima.

0418 - IMPRATICABILIDADE

É competência do Capitão dos Portos declarar a impraticabilidade da barra. Caso o Prático constate que as condições de mar, vento e visibilidade estejam desfavoráveis, deverá participar à CPRN e/ou AgABranca, a fim de que possa ser analisada a necessidade de ser declarada a impraticabilidade da barra.

Quando as condições supracitadas impedirem a chegada/saída do Prático a bordo, ou as condições de segurança da embarcação não aconselharem o embarque/desembarque do práctico, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade, poderá ser autorizado pelo Capitão dos Portos a conduzir a embarcação para o porto/do porto, observando os sinais ou orientações que, de terra ou da embarcação, lhes forem transmitidos pelo Prático, estando este devidamente identificado.

a) Impraticabilidade da barra do Porto de Natal

Parâmetros mínimos e/ou condições desfavoráveis:

- Vento superior a 30 nós;
- Visibilidade inferior a 0,5 milha;
- Ondas maiores do que 3,0 metros; e
- O embarque/desembarque do Prático a montante do quebramar do Farol Recife de Natal para embarcações inferiores a 85 metros, por ocasião de ondas maiores ou iguais a 1,5 m, será realizado após a autorização do Comandante da embarcação, devido ao risco crítico de acidente no embarque e desembarque do Prático.

b) Impraticabilidade da barra do TERMISA

Parâmetros mínimos e/ou condições desfavoráveis:

- Vento superior a 21 nós;
- Visibilidade inferior a 0,5 milha; e
- Ondas maiores do que 3,0 metros;

0419 – QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO

a) Estágio de Qualificação do Praticante de Prático (PRP)

1) Princípios Gerais

Nesse estágio estão previstos os mecanismos que possibilitem o monitoramento do treinamento e do desempenho do Praticante, com o propósito maior de aprimorar a qualidade e eficiência dos Serviços de Praticagem.

2) Plano de Qualificação do Praticante de Prático

O Praticante de Prático deverá ser cientificado de todos os procedimentos abaixo:

- I) O estágio será desenvolvido em duas fases: Fase de Treinamento e

Fase de Qualificação;

II) Na fase de treinamento, o PRP conhecerá os detalhes da Zona de Praticagem, dos rebocadores disponíveis, dos procedimentos administrativos da Praticagem, das normas expedidas pela CPRN e acompanhará as diversas manobras realizadas na ZP;

III) Na fase de qualificação, o PRP exercitará as diversas manobras da Zona de Praticagem, sempre acompanhado por um Prático, designado Prático Titular, para efeitos destas Normas;

IV) O Programa de Qualificação do Praticante de Prático para a ZP-07 (Natal) e para a ZP-06 (Areia Branca) deverá ser cumprido em conformidade com os Anexos 4-B, 4-C e 4-D;

V) Após cada manobra, o PRP deverá estabelecer um apropriado debate técnico com o Prático Titular a respeito da manobra executada, para eliminação de dúvidas e sedimentação de conceitos;

VI) Um Prático Monitor será designado para organizar o estágio de cada Praticante de Prático e acompanhar o andamento do estágio e o progresso do Praticante;

VII) Durante a Fase de Qualificação, após cada manobra, o Prático Titular deverá preencher e assinar o “Relatório da Faina de Praticagem com Praticante de Prático” (Anexo 4-E). O Prático Titular atribuirá notas às diversas fases de manobra executada pelo Praticante de Prático;

VIII) O Relatório de Faina de Praticagem com Praticante de Prático Anexo 4-E, preenchido, deverá ser encaminhado ao Prático Monitor para acompanhamento do treinamento e do desempenho do Praticante de Prático. O Prático Monitor, após a devida apreciação, deverá dar conhecimento do conteúdo do relatório ao Praticante de Prático e orientá-lo para a correção das falhas constatadas. As fainas que receberem resultado final inferior a seis, em uma escala de zero a dez, deverão ser repetidas, não sendo computadas como válidas para o Programa de Qualificação;

IX) Os Relatórios de Faina de Praticagem com Praticante de Prático deverão ser, mensalmente, consolidados no Quadro Resumo Mensal de Fainas de Praticagem por Praticante de Prático no Programa de Qualificação, Anexo 4-F, que deverão ser encaminhados, até o dia 5 do mês subsequente à CPRN para o acompanhamento da qualificação, devendo conter as assinaturas do Prático Monitor e do Praticante de Prático;

X) Durante o período do estágio, o PRP deverá dar a máxima atenção a todas as atividades que estiverem sendo desenvolvidas nas diversas áreas da Zona de Praticagem;

XI) O PRP deverá sempre se apresentar com os equipamentos de proteção individual necessários à manutenção de sua segurança, tais como colete salva-vidas, luvas, calçados antiderrapantes e rádio VHF portátil;

XII) As Associações/Empresas dos Práticos do Rio Grande do Norte terão a responsabilidade de designar o pessoal necessário para a perfeita execução do estágio, bem como, recomendar que o pessoal designado transmita aos PRP o conhecimento técnico que possuem;

XIII) O prazo para conclusão do Programa de Qualificação será estabelecido pela NORMAM-12/DPC; e

XIV) Ao término do estágio e dentro do período estabelecido para o mesmo, as associações deverão emitir, para o PRP, a declaração de conclusão do Plano de Qualificação com avaliação SATISFATÓRIA.

b) Exame de Habilitação para Prático

1) Após a conclusão do Plano de Qualificação, o Praticante de Prático

deverá requerer oficialmente ao Agente da Autoridade Marítima (CPRN) para que seja submetido a exame de habilitação.

2) O Exame de Habilitação para Prático e sua eventual repetição deverão ser realizados dentro do prazo de validade do Certificado de Habilitação de Praticante de Prático.

3) A solicitação para realizar o Exame será feita formalmente pelo Praticante de Prático, mediante requerimento a CPRN e/ou AgABranca, conforme a jurisdição da ZP, até 90 (noventa) dias corridos antes do encerramento do prazo de validade do Certificado de Habilitação de Praticante de Prático, acompanhado da(s) Declaração(ões) de Avaliação Satisfatória em Programa de Qualificação de Praticante de Prático (NORMAM-12/DPC).

4) O Exame deverá ser iniciado até 45 (quarenta e cinco) dias corridos após a data do protocolo do requerimento, sendo a data de início e a programação comunicada formalmente ao Praticante de Prático.

5) Os membros da Banca Examinadora avaliarão o Praticante de Prático (PRP) em manobras de atracação/detracação, de acordo com os tópicos apresentados nos anexos 4-G e 4-H.

6) Serão atribuídos graus de zero a dez pontos, por cada membro da Banca Examinadora, sendo aprovado o Praticante de Prático que obteve o grau igual ou superior a 6 (seis).

7) As restrições de habilitações registradas no verso do Certificado de Habilitação de Prático, quando sanadas, deverão ser apostadas e assinadas pelo Capitão dos Portos no próprio verso do documento, usando como referência o seguinte texto: "Restrição(ões) retirada(s) tendo em vista (a aprovação no Exame de Habilitação) (o cumprimento do Programa de Qualificação), de acordo Ordem de Serviço ___/___, de ___ de _____, da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte.

c) Observações sobre o Serviço de Praticagem

Os Serviços de Praticagem deverão desenvolver suas atividades de forma a cumprir o contido na NORMAM-12/DPC e nestas normas, assessorando a Autoridade Marítima nos assuntos relativos ao Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), quando solicitado opinar.

Caso a CPRN e/ou AgABranca venha a necessitar de assessoria do serviço de praticagem para quaisquer assuntos relativos aquele sistema, poderão recorrer aquele serviço, não sendo admitida qualquer interferência direta, por parte da praticagem, em assuntos pertinentes ao SSTA, sem a solicitação expressa da Autoridade Marítima.

Deverá ser sempre observado que o serviço de praticagem consiste no "conjunto de atividades profissionais de Assessoria ao Comandante" destinado a contribuir para a segura movimentação de uma embarcação em águas em que é exigida a praticagem.

Ao orientar uma embarcação quanto a rumos, guinadas e demais manobras até o fundeio ou atracação, o prático tudo faz por delegação do Comandante, responsável total pela segurança da embarcação, da navegação, das fazendas de bordo e do meio ambiente. Conforme disposto no Código Comercial, tão grande é sua autoridade e sua responsabilidade, que o Comandante do Navio pode recusar o embarque de cargas, tripulantes, passageiros e, até mesmo, os serviços de determinado prático.

Entretanto, tal fato não exime a responsabilidade do prático, através do grande conhecimento que deve ter da área e das características da embarcação, em bem prestar todo o apoio que puder oferecer ao Comandante, alertando-o quanto aos riscos inerentes de determinada manobra.

No caso de verificar uma limitação material por equipamento considerado

indispensável à manobra, o práctico, caso se sinta inseguro, tem o direito de consultar de imediato a Capitania dos Portos, tudo para que a navegação seja realizada dentro dos melhores critérios de segurança.

Outro aspecto que precisa ser perfeitamente entendido diz respeito a eventuais limitações de calado, comprimento, boca, velocidade, navegação diurna e noturna, entre outras, cuja fixação é da competência da Autoridade Portuária, sob coordenação da Autoridade Marítima, conforme estabelece o art. 18 da Lei nº 12.815/2013. Uma vez definidas essas limitações, não cabe ao práctico, à sua organização local e nem mesmo à sua representação nacional qualquer decisão contrária.

As sugestões, contribuições e ponderações dos prácticos, de suas associações ou de qualquer outra forma de organização regional e, ainda, de seu Conselho Nacional serão muito bem-vindas e sempre objeto de criteriosa avaliação. As decisões pertinentes, contudo, são de única e exclusiva competência do Agente da Autoridade Marítima.

0420- MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO DO PRÁTICO

O plano de manutenção da habilitação, específico para a Zona de Praticagem de Areia Branca e Natal, indica o número de manobras por semestre a serem realizadas pelo Prático habilitado nos portos e terminais da Zona de Praticagem, de acordo com o número mínimo determinado na NORMAM-12/DPC. De acordo com a Norma mencionada, entende-se como manobra o ato ou efeito de movimentar uma embarcação, a fim de atracar, amarrar a boia, fundear, desamarrar ou suspender ou largar boia para demandar outro porto. Para considerar a realização de uma manobra completa, será exigido sempre o cumprimento de uma derrota.

Casos de força maior que impossibilitem o cumprimento dessas manobras, deverão ser apresentadas ao Capitão dos Portos, Agente da Autoridade Marítima, para decisão.

a) Número mínimo de manobras

O estabelecimento do número mínimo de manobras que cada Prático deve executar para manter-se habilitado, consta na NORMAM-12/DPC. É importante observar que esse número mínimo de manobras visa a manutenção da habilitação do Prático na respectiva ZP, já bem desenvolvido pelo profissional.

b) Plano de Manutenção da Habilitação dos Práticos

O plano de manutenção da habilitação, específico para a Zona de Praticagem de Areia Branca e Natal, indica o número de manobras por semestre a serem realizadas pelo Prático habilitado nos portos e terminais da Zona de Praticagem, de acordo com o número mínimo determinado na NORMAM-12/DPC. De acordo com a Norma mencionada, entende-se como manobra o ato ou efeito de movimentar uma embarcação, a fim de atracar, amarrar a boia, fundear, desamarrar ou suspender ou largar boia para demandar outro porto. Para considerar a realização de uma manobra completa, será exigido sempre o cumprimento de uma derrota.

Casos de força maior que impossibilitem o cumprimento dessas manobras deverão ser apresentados ao Capitão dos Portos, para decisão.

c) Comprovação das Fainas Realizadas

Os comprovantes de manobras de praticagem realizadas deverão ser devidamente preenchidos e assinados pelos Comandantes dos navios manobrados, conforme o Anexo 4-A da NORMAM-12/DPC. Deverão ficar sob a guarda do respectivo práctico, a disposição do Agente da Autoridade Marítima cuja ZP esteja em sua jurisdição, por um período de dois anos.

1) Semestralmente, até os dias 10 de janeiro e 10 de julho, respectivamente,

a Associação/Empresa de praticagem deverá encaminhar ao Agente da Autoridade Marítima, da área de jurisdição em que estiver a ZP em que opera, a relação dos Práticos que, no semestre em questão, cumpriram o Plano de Manutenção da Habilitação, indicando por tipo de manobra, a quantidade de manobras realizadas/assistidas. Os Práticos que, por ventura, atuam individualmente, com a mesma periodicidade, deverão encaminhar à CPRN uma declaração informando ter cumprido o Plano de Manutenção da Habilitação e o número de manobras.

2) Mensalmente, até o dia 10, a Associação/Empresa de praticagem deverá encaminhar à CPRN e/ou AgABranca da área de jurisdição em que estiver a ZP, os comprovantes de manobras de praticagem do mês anterior.

d) Escala de Rodízio Única de Serviço de Prático

As associações de praticagem deverão designar um Represente Único para elaborar a Escala de Rodízio Única de Serviço de Prático, que deverá ser encaminhada à CPRN para ratificação, em até cinco (5) dias úteis antes do início do período de escalação. A escalação deverá obedecer aos critérios que atendam a manutenção da habilitação de todos os Práticos da Zona de Praticagem em todos os seus trechos, mantendo uma divisão equânime das manobras, de acordo com o movimento de navios e o número de práticos habilitados.

e) Não cumprimento do Plano de Manutenção de Habilitação e Recuperação da Qualificação

O Prático que não cumprir o Plano de Manutenção no período estabelecido, poderá cumprir o Plano de Recuperação previsto na NORMAM-12/DPC, mediante requerimento ao Capitão dos Portos. Será estabelecido por meio de Portaria da CPRN o período e o número de manobras necessárias para a requalificação do Prático.

f) Afastamento do Prático e Praticante de Prático

O Prático e o PRP que não cumprir seu referido plano e outras prescrições previstas, poderá ser afastado temporária ou definitivamente, conforme previsto na NORMAM-12/DPC. A mesma Norma estabelece outras situações para o afastamento definitivo ou temporário inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

g) Garantia de Execução do Plano

Cabe a cada Prático manter a sua qualificação, em comum acordo com os demais Práticos da respectiva ZP. Entretanto, caso necessário, poderá ser requerido à CPRN a execução do mínimo de manobras previstas no quadrimestre para o Prático requerente, dentro da movimentação de navios que frequentam aquele Porto. Para isso, o Prático que, até 30 de maio e 30 de novembro de cada ano, não tiver realizado as fainas previstas no plano, deverá requerer, nessas datas, a reserva de navios para o seu cumprimento, caso deseje manter-se no exercício da praticagem. A CPRN designará o(s) navio(s) para a(s) manobra(s), situação em que o serviço de praticagem não será cobrado.

SEÇÃO IV

SEGURANÇA ORGÂNICA

0421- SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES

a) Providências dos Tripulantes

Os tripulantes devem estar atentos contra a possibilidade da ocorrência de atos de assalto e roubo a mão armada, a bordo das embarcações, quando fundeadas ou atracadas. O “Decálogo de Segurança”, constante do Anexo I, sugere precauções a fim de evitar prejuízos aos navios e demais embarcações no porto ou fundeadores.

b) Providências do Responsável

Os armadores ou seus representantes legais, cujas embarcações estejam atracadas ou fundeadas, visando a defesa de seus tripulantes e a manutenção dos bens de sua propriedade ou sob sua guarda, poderão, sob sua inteira responsabilidade, contratar empresas credenciadas que oferecem segurança armada ou empregar equipamento de detecção de intrusos, tais como alarmes e detectores infravermelho.

c) Obrigatoriedade de Vigilância por Tripulante

É obrigatória a presença a bordo de um membro da tripulação nos navios atracados e fundeados, guardando equipamento VHF. A CPRN e AgABranca mantém escuta permanente no canal 16 de VHF.

d) Competência

A autoridade competente para investigar e coibir ilícitos penais a bordo é a Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras, exercida pela Polícia Federal, por meio da Delegacia de Imigração (DELEMIG), telefones (84) 3204-5566, 3204-5763, email delemig.srrn@dpf.gov.br.

e) Obrigatoriedade de Comunicação

1) Na ocorrência de um assalto ou roubo a mão armada, ou qualquer outro ato que venha comprometer a segurança física da tripulação ou material da embarcação, o Comandante deverá fazer um relatório circunstanciado dos acontecimentos e dos procedimentos preventivos adotados, o mais detalhado possível, contendo a descrição dos ladrões, número e tipo de embarcações usadas e meios utilizados para atingirem o convés. O relatório deverá ser encaminhado à CPRN/AgABranca, para fins de abertura de Processo Administrativo.

2) São responsáveis pelo Registro Policial da Ocorrência, o Comandante, o proprietário ou o armador do navio, sendo co-responsável o Agente Marítimo. É necessário que o Vigia Portuário, contratado para o serviço de vigilância do navio, preste depoimento à autoridade policial sobre o ataque.

SEÇÃO V

MEIO AMBIENTE

0422 - PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

Os Portos de Natal e Areia Branca estão situados no estuário do Rio Potengi e Rio Mossoró, respectivamente, e são considerados áreas ecologicamente sensíveis.

Os seguintes procedimentos deverão ser adotados visando à preservação ambiental dessas áreas:

a) COMUNICAÇÃO AMBIENTAL

O derramamento de poluentes, ocorrido de forma acidental ou não, deverá ser imediatamente comunicado à CPRN e/ou AgABranca, com jurisdição sobre a área.

b) CUIDADOS PARA EVITAR POLUIÇÃO

Os seguintes cuidados deverão ser adotados para evitar poluição hídrica:

1) as embarcações deverão recolher o lixo em recipientes adequados e mantê-los tampados até sua retirada de bordo;

2) não é permitido que recipientes de lixo fiquem dependurados pela borda da embarcação ou acumulados no convés principal onde possa vir a rolar para o mar;

3) é proibido efetuar qualquer tipo de esgoto, que não seja de águas servidas tratadas, com descarga direta para o mar, durante a permanência no porto; e

4) a retirada de objetos contendo produtos químicos poderá ser feita empregando-se chata, caminhão ou outro meio, desde que executada por firma legalmente habilitada e com consentimento da Companhia Docas do Rio Grande do

Norte (CODERN).

c) ÁGUA DE LASTRO

O formulário de Água de Lastro deve ser encaminhado à CPRN/AgABranca pelos Comandantes dos navios ou seus agentes, no prazo máximo de duas horas após a atracação ou fundeio. Os Comandantes deverão cumprir as demais orientações estabelecidas na NORMAM-20/DPC.

0423 - CARGA OU DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICOS A GRANEL E GÁS LIQUEFEITO

a) Prontidão

1) as embarcações deverão manter contínua vigilância durante as operações de carregamento ou descarregamento de petróleo ou seus derivados, produtos químicos a granel e gás liquefeito, pois, como demonstram as estatísticas, é nessas ocasiões que ocorrem a maioria dos derramamentos registrados.

2) para tanto, durante todo o período de carga ou descarga, deverão ser mantidos, a postos, no convés, tripulantes qualificados e conhecedores das manobras de modo a poderem, rapidamente, interromper a operação em caso de acidente ou avaria nos equipamentos.

3) da mesma forma os terminais deverão manter operadores qualificados e atentos à faina, em tal posição que possam paralisar a operação imediatamente em caso de vazamento ou derramamento do produto.

b) Habilitação

Serão considerados qualificados os oficiais e tripulantes que, além de seus cursos de formação e decorrentes, possuam habilitações específicas para exercerem atividades em navios tanques petroleiros, navios tanques para produtos químicos e navios transportadores de gás liquefeito, previstas, em Resoluções da Conferência Internacional sobre a Formação de Marítimos e Expedição de Certificados (STCW-95).

0424 - MERCADORIAS PERIGOSAS

São consideradas mercadorias perigosas todas as substâncias assim classificadas pela Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS-74 como os gases, líquidos ou sólidos inflamáveis, substâncias comburentes, oxidantes, peróxidos orgânicos, venenosas, infecciosas, radioativas e corrosivas.

Em caso de transporte de mercadorias perigosas, deverá ser observado o contido na NORMAM-29/DPC.

Os acidentes com embarcações transportando mercadorias perigosas, devem ser imediatamente informados à CPRN e/ou AgABranca e às demais autoridades competentes da área onde tenha ocorrido o acidente.

Quando da ocorrência de um incidente envolvendo a perda ou a probabilidade de perda para o mar de uma carga perigosa, tal fato deverá ser informado imediatamente à CPRN ou AgABranca, bem como às demais autoridades competentes.

a) Requisitos para o transporte

O transporte de mercadorias perigosas obedecerá às normas contidas na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS-74, no “Internacional Maritime Dangerous Goods Code” - IMDG Code e demais normas previstas na legislação vigente.

b) Embarcações que chegam ao Porto

A CPRN ou AgABranca deverá ser notificada pelo Comandante da embarcação ou por seus agentes, de toda carga perigosa que chegar ao porto, seja para descarga ou em trânsito.

c) Embarcações que deixam o Porto

A cópia do Manifesto de Carga, tendo em anexo a “Declaração de Mercadorias Perigosas”, conforme a NORMAM-29/DPC que trata do assunto, deverá ser entregue à CPRN ou AgABranca antes da saída da embarcação.

d) Alterações

Todas as alterações no Manifesto de Carga, bem como as confirmações de chegada e saída das embarcações deverão ser informadas, à CPRN ou AgABranca.

e) Regras

As mercadorias perigosas, para serem transportadas a bordo de embarcação, deverão estar:

- 1) com embalagem correta e em bom estado;
- 2) com os recipientes marcados e etiquetados com o nome técnico exato, sendo que o nome comercial não é admitido, e com uma etiqueta ou marca contendo o símbolo indicando claramente a natureza perigosa do seu conteúdo;
- 3) documentadas na origem por seus expedidores, contendo, além do manifesto de carga, um certificado ou declaração atestando que a mercadoria está corretamente embalada, marcada e etiquetada e que atende as condições exigidas para seu transporte; e
- 4) estivadas de maneira apropriada e segura, conforme sua natureza. As mercadorias incompatíveis devem ser separadas umas das outras. O transporte de explosivos a bordo de navios de passageiros atenderá às restrições especiais previstas na Regra 7 do Capítulo VII da Convenção SOLAS-74.

As operações de carga e descarga de mercadorias perigosas deverão, sempre que possível, serem realizadas no período diurno.

A manobra à noite somente será admitida em casos de reconhecida necessidade e com condições favoráveis de tempo e iluminação do local. Será obrigatório para operação normal de carga e descarga:

- I) amarração dobrada/reforçada, nos casos em que o estado do mar seja sentido pela embarcação atracada, em especial por ocasião de ressacas;
- II) uso de defensas apropriadas para evitar possíveis danos ao casco da embarcação durante as operações;
- III) disponibilidade de equipamentos e medicação de uso emergencial apropriado, nos casos de manobras com material tóxico; e
- IV) disponibilidade de viatura para rápida evacuação de feridos por ocasião de acidentes nas manobras.

f) Irregularidades

O descumprimento dessas regras ou a constatação de divergência entre documentos e carga sujeitarão o infrator, além das demais penas previstas, no impedimento da carga ou descarga da mercadoria.

g) Sinalização de Carga Perigosa

Toda embarcação transportando carga perigosa deverá içar os sinais previstos no Código Internacional de Sinais, durante o período em que o navio estiver com a carga no porto. Durante a carga ou descarga de inflamáveis ou explosivos, a embarcação deverá arvorar a bandeira Bravo (encarnada e drapeada), de dia, ou exibir uma luz vermelha, a noite, ambas no mastro principal, conforme estabelecido no Código Internacional de Sinais (CIS).

SEÇÃO VI

FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

0425 - ENTRADA DA EMBARCAÇÃO

A visita das autoridades do porto, constituída por fiscais de aduana, saúde dos portos e imigração é a primeira exigência a ser atendida pelas embarcações que demandam o porto. Compete ao representante local do Armador as providências necessárias para sua realização, antes de ser a embarcação liberada para as operações de carga e descarga, de embarque e desembarque de passageiros.

É proibido embarcações, que estiverem a serviço do Armador ou Agente de Navegação, atracar em embarcação mercante atracada/fundeada, que seja procedente de porto estrangeiro, sem a prévia liberação da Receita Federal, Polícia Federal e Agência Nacional de Vigilância Sanitária. O Comandante/representante da embarcação deverá comunicar à CPRN e/ou AgABranca a entrada da embarcação conforme preconiza a NORMAM-08/DPC.

a) Livre Prática

A Livre Prática deverá seguir a legislação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) local.

b) Quarentena

1) As embarcações, cujas condições sanitárias não forem consideradas satisfatórias ou que forem provenientes de regiões onde esteja ocorrendo surto de doença transmissível, deverão permanecer nos fundeadouros de quarentena até liberação pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária. O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “tanques de retenção”.

2) Os Comandantes deverão apresentar à CPRN e/ou AgABranca, uma declaração de que os tanques de dejetos estão perfeitamente vedados e tratados quimicamente de forma adequada a combater a doença em questão.

3) É proibida, nessa situação, a descarga de águas servidas.

4) O descumprimento destas normas ou de qualquer outra estabelecida pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária sujeitará a retirada da embarcação para área costeira afastada, sem prejuízo de outras penalidades previstas.

5) Os Agentes Marítimos, Armadores e Comandante deverão disseminar, da forma mais ampla e rápida possível, as informações e diretivas das autoridades do porto, de modo a garantir a eficácia das medidas de prevenção adotadas, a fim de evitar a propagação da doença.

0426 - SAÍDA DA EMBARCAÇÃO

Em tempo hábil, deverá ser solicitada à CPRN e/ou à AgABranca, permissão para saída da embarcação, cumprindo o que estabelece a NORMAM-08/DPC.

a) Embarque de Pessoal não Tripulante

O embarque e desembarque de familiares de tripulantes, de pessoal envolvido em reparos e manutenção, bem como de passageiros (em navio não destinado ao transporte de passageiros), será feito mediante inclusão na Declaração Geral, por ocasião do despacho da embarcação, sempre em consonância com a NORMAM-08/DPC.

b) Dispensa de Despacho

As embarcações que realizam navegação de travessia ou turismo náutico, em águas interiores, estão dispensadas de realizar despacho.

0427- PORT STATE CONTROL E FLAG STATE CONTROL

Os navios brasileiros e estrangeiros estarão sujeitos ao Controle do Navio pelo Estado da Bandeira - Flag State Control (FSC) e pelo Estado do Porto - Port State Control (PSC), respectivamente, de acordo com Convenções Internacionais, Acordo de Viña del Mar e Normas da Autoridade Marítima Brasileira.

CAPÍTULO 5

PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I

RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

0501 - CALADO MÁXIMO RECOMENDADO (CMR)

A legislação em vigor sobre os portos institui responsabilidades para as Administrações dos Portos (Autoridade Portuária), cabendo a Autoridade Marítima a coordenação das atividades, no que diz respeito ao estabelecimento de suas limitações operacionais.

O CMR é o calado máximo navegável, considerando o navio de projeto completamente carregado, calculado a partir das condições ambientais reinantes no porto e cujo valor é determinado pela Administração Portuária sob a coordenação da Capitania dos Portos de jurisdição, em consonância com a Lei dos Portos.

Esta coordenação obriga a Autoridade Marítima a exigir da Autoridade Portuária providências que demonstrem que os limites de calado, folga abaixo da quilha (FAQ), de porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão possam ser praticados com segurança, através do seu enquadramento em normas técnicas nacionais ou internacionais, bem como o uso de uma metodologia científica para propor novos valores.

Visando ao estabelecimento de parâmetros aceitáveis de segurança da navegação, o Capitão dos Portos poderá recorrer à literatura sobre o assunto, como o PTC II-30 "APPROACH CHANNELS A GUIDE FOR DESIGN" do PERMANENT INTERNATIONAL ASSOCIATION OF NAVIGATION CONGRESSES (PIANC) de caráter recomendável, não normativo.

Para tal, a Autoridade Portuária deverá providenciar os estudos supracitados, os quais deverão estar subsidiados por relatório de simulações de manobras efetuadas por empresa especializada e oficialmente reconhecida, contratada pelo interessado, além de um Parecer fundamentado emitido pela Praticagem, a respeito da viabilidade de adoção dos novos parâmetros operacionais sugeridos e um levantamento hidrográfico categoria ALFA, devidamente analisado e ratificado pelo Centro de Hidrografia da Marinha.

O Capitão dos Portos promoverá reuniões com a presença do Agente da Autoridade Marítima local, representantes das administrações dos portos e terminais, associações ou empresas de praticagem, firmas de dragagem e de batimetria e outras organizações, da Marinha do Brasil ou não, conforme necessário, visando a análise do estudo para posterior encaminhamento e ratificação dos novos parâmetros propostos para operação do porto ou terminal.

A Autoridade Portuária, ouvida o Agente da Autoridade Marítima, divulgará os novos parâmetros operacionais.

Os eventuais impasses, oriundos de divergências entre a Autoridade Portuária e o Agente da Autoridade Marítima, no que disser respeito ao estabelecimento dos parâmetros operacionais, serão submetidos à decisão do Comando do 3º Distrito Naval, após consultada a Diretoria de Portos e Costas.

O CMR não se constitui em uma limitação operacional no trecho navegado, não significando uma proibição formal. Entretanto, sua não observação será considerada no julgamento de eventuais acidentes marítimos, da mesma forma que qualquer outro ato de imprudência, negligência ou imperícia.

a) Porto de Natal (cais comercial)

O Calado Máximo Recomendado neste Porto e em sua bacia de evolução é de 10 metros.

b) Base Naval de Natal (BNN)

A Carta Náutica 802 DHN apresenta uma profundidade de 6 metros no trecho entre a Bacia de Evolução e a BNN.

c) Terminal Salineiro Luiz Fausto de Medeiros (Areia Branca)

O Calado Máximo Recomendado neste Terminal é de 10,20 metros.

d) Porto de Areia Branca

Os navegantes só deverão trafegar no canal de acesso ao Porto de Areia Branca com perfeito conhecimento do local, em virtude da existência de assoreamento e a inexistência de balizamento oficial no referido canal.

e) Porto de Guamaré

Os navegantes só deverão trafegar no canal de acesso ao Porto de Guamaré com perfeito conhecimento do local, haja vista a ocorrência de assoreamento no canal. Existe balizamento cego e luminoso de caráter particular, delimitando o canal de acesso ao Porto de Guamaré, cujas alterações não são divulgadas por Avisos aos Navegantes.

1) Quadro de Boias de Produtos Claros de Guamaré

O Calado Máximo Recomendado para o canal de acesso a este Quadro de Boias é de 9 metros.

2) Quadro de Boias de Produtos Escuros de Guamaré

O Calado Máximo Recomendado para o canal de acesso a este Quadro de Boias é de 14 metros.

0502 - RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

a) A velocidade máxima permitida no canal de acesso ao Porto de Natal no perímetro compreendido entre os pares de boias nº 1 e 2 e as boias 6 e 9 é de até 10 (dez) nós e a partir deste ponto a velocidade deverá ser reduzida para 6 nós. Em qualquer situação, os Práticos e os Comandantes deverão adequar a velocidade da embarcação às condições reinantes no momento (corrente da maré, calado, deslocamento, carga transportada, tráfego e permanência, as condições meteorológicas etc), de modo a garantir, durante todo o trânsito a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar/rio e a prevenção da poluição hídrica.

b) Nos canais de acesso é proibido o cruzamento e a ultrapassagem de embarcações.

c) A velocidade máxima autorizada nos Rios Aratuá, Porto do Capim, Mossoró, TERMISA e nos demais canais de acesso a portos e terminais é de 6 (seis) nós.

d) Em todas as situações os comandantes devem adequar a velocidade da embarcação, a fim de evitar possíveis danos que podem ser causados às margens, às instalações nelas localizadas e às embarcações atracadas.

e) Fica estabelecida a velocidade máxima de 10 nós para navegação na Lagoa de Guaraíra e Pipa (Baía dos Golfinhos), no município de Tibau do Sul.

0503 - RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

a) Porto de Natal

Até que a instalação das proteções dos pilares da Ponte Newton Navarro seja concluída, a navegação das embarcações com mais de 500 AB ou com deslocamento total superior a 1.000 ton, exceto navios de guerra, deverá ser realizada com a luz do dia, ou seja, entre o nascer e o pôr do sol.

b) Terminal Salineiro Luiz Fausto de Medeiros (Areia Branca)

São vedadas as manobras de atracação/desatracação, bem como a navegação no canal de acesso ao Terminal, no período noturno (por ao nascer do sol).

c) Quadro de Boias de Guamaré

As manobras de amarração ocorrerão preferencialmente, entre 5h e 10h, horário em que as condições oceano-meteorológicas são amenas, obedecendo a altura mínima da maré de 0,50 m.

0504 - RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

a) Porto de Natal

A operação no canal de acesso e bacia de evolução é limitada para os navios de comprimento de 190 m e boca de 30 m, observando-se o CMR de 10 m. Para navios de comprimento entre 190 e 202 m deverão ser observadas as medidas especiais de segurança presentes nas Normas da Autoridade Portuária para o acesso de embarcações e navios ao Porto Organizado de Natal (NORMAP 01/2017). Dessas medidas, além das constantes na presente norma, destacam-se:

1) A condição de mar e vento não deverá exceder a força 4 (quatro) na escala beaufort, e as manobras de entrada e saída deverão ocorrer na preamar diurna. O emprego de dois rebocadores com um cabo passado, preferencialmente pela popa, por ocasião da entrada, antes da passagem pelas boias 1 e 2;

2) A possibilidade de se manter a distância mínima recomendada pela NORMAP entre navios nos berços de atracação;

3) A atracação na entrada deverá ocorrer por bombordo, sendo o giro realizado somente na desatracação;

4) O giro na desatracação ocorrerá na preamar diurna, com um máximo de uma hora de tolerância, e só ocorrerá caso esteja no berço dois ou este esteja desocupado; e

5) Nos berços de atracação deverá haver flutuantes para possibilitar o distanciamento do cais e evitar que haja contato da proa/popa com o mesmo.

b) Terminal Salineiro Luiz Fausto de Medeiros (Areia Branca)

A atracação nos dolphins é limitada para navios com comprimento de até 203,96 metros e calado de 10,20 metros.

0505 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO

a) Porto de Natal

No Rio Potengi fica proibido o fundeio de embarcações de qualquer AB, com exceção das classificadas como “esporte e recreio”, as quais possuem o seu respectivo fundeadouro. Somente em condições de necessidade extrema, para resguardar a sua própria segurança e a de terceiros, os navios fundearão a critério dos Comandante e/ou Práticos. As embarcações que realizarem tais manobras deverão comunicar-se, imediatamente com a CPRN, por meio do VHF (canal 16). Estão autorizados os seguintes fundeadouros:

1) Fundeadouro nº 1.

É destinado aos navios procedentes de outros portos, que aguardam o recebimento do Prático ou local para atracação. Fica autorizado, por 24 horas, fundeio de navios que não se destinam ao porto de Natal, devendo as Autoridades Marítima e Portuária serem comunicadas com, no mínimo, 24 horas de antecedência.

Localizado entre os seguintes pontos:

05°45'26"S e 035°11'24"W;

05°45'37"S e 035°11'05"W;

05°45'26"S e 035°11'24"W; e

05°45'37"S e 035°11'05"W.

2) Fundeadouro nº 2.

É destinado para embarcações de esporte e recreio. As embarcações estrangeiras deverão cumprir o que estabelece a NORMAM-03/DPC.

Localizado entre os seguintes pontos (proximidades do late Clube de Natal):

05°45'58"S e 035°12'15"W;
05°45'46"S e 035°12'16"W;
05°45'44"S e 035°12'14"W; e
05°45'58"S e 035°12'12"W.

3) Fundeadouro nº 3.

É destinado aos navios em quarentena que receberão a visita para inspeção sanitária.

Localizado entre os pontos:

05°45'26S e 035°11'07"W;
05°45'36"S e 035°11'24"W;
05°45'26S e 035°11'07"W; e
05°45'36"S e 035°11'24"W.

b) Terminal Salineiro Luiz Fausto de Medeiros (Areia Branca)

1) Fundeadouro nº 1.

É destinado aos navios procedentes de outros portos que aguardam o recebimento do práctico, ordens de atracação, reparos ou em quarentena.

Localizado entre os seguintes pontos:

04°49'48S e 037°02'54"W;
04°49'18S e 037°03'48"W;
04°49'48S e 037°02'54"W; e
04°49'18S e 037°03'48"W.

2) Fundeadouro nº 2.

É destinado aos navios com calado até 6,71m (22 pés) que vão receber sal diretamente das Barcaças, quando o terminal não estiver operando.

Localizado entre os seguintes pontos:

04°52'00"S \ 037°03'36"W;
04°51'12"S \ 037°04'51"W;
04°52'00"S \ 037°03'36"W; e
04°51'12"S \ 037°04'51"W.

3) Fundeadouro nº 3.

É destinado aos navios com calado até 3,66 m (12 pés) que vão receber sal diretamente das Barcaças, quando o terminal não estiver operando, e para embarcações de esporte e recreio.

Localizado entre os seguintes pontos:

04°54'12"S \ 037°07'24"W;
04°54'00"S \ 037°08'12"W;
04°54'12"S \ 037°07'24"W; e
04°54'00"S \ 037°08'12"W.

c) Quadro de Boias de Guimarães

1) Quadro de Boias de Claros

Destinado aos navios que aguardam autorização para amarração no quadro de boias.

Localizado nos seguintes pontos:

04°51'00S \ 036°29'00W;

04°51'00S \ 036°31'00W;

04°52'00S \ 036°29'00W; e

04°52'00S \ 036°31'00W.

2) Quadro de Boias de Escuros

Destinado aos navios que aguardam autorização para amarração no quadro de boias.

Localizado nos seguintes pontos:

04°50'00S \ 036°24'00W;

04°50'00S \ 036°20'00W;

04°51'00S \ 036°24'00W; e

04°51'00S \ 036°20'00W.

d) Procedimentos operacionais

É recomendado que os Comandantes mantenham a tripulação em Regime de Viagem, com o objetivo de ter a bordo pessoal habilitado e em número suficiente para a realização das manobras de emergência.

0506 – MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS

Deverá ser estabelecido o constante monitoramento das condições batimétricas dos canais de acesso, bacias de evolução e berços, por parte da Autoridade Portuária. Esses valores devem ser mantidos em uma faixa de segurança, tendo como base os Calados Máximos Recomendados (CMR) preestabelecidos.

Para que possam ser mantidos em uso os parâmetros operacionais originais propostos, é necessário verificar periodicamente os níveis batimétricos, para tanto, a Administração do Porto deverá verificar, no mínimo, a cada três anos, as condições batimétricas do Porto/Terminal/Quadro de Boias sob sua responsabilidade, encaminhando à CPRN as cópias das medições com os parâmetros encontrados, a fim de subsidiar decisão do Capitão dos Portos quanto à manutenção ou alteração dos CMR.

0507 - MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS

A Autoridade Portuária deverá manter um sistema de monitoramento das condições ambientais, acompanhando a meteorologia e as condições de corrente das áreas sob sua responsabilidade, pois tais condições representam fatores críticos para a operação normal dos portos/terminais. Esse monitoramento deve ser permanente e levar em consideração principalmente os fatores como vento, corrente e maré, dentre outros. Adicionalmente, a Autoridade Portuária deverá manter uma estreita comunicação com a CPRN, Empresas de Praticagem e Agências Marítimas, explorando a possibilidade de troca desses dados ambientais, a fim de prever eventuais situações de risco e permitir a adoção de medidas para garantir uma navegação segura.

0508 - PARÂMETROS OPERACIONAIS FORA DA ÁREA DOS PORTOS ORGANIZADOS

a) Quadros de Boias de Guamaré

1) Cada quadro de boias só comporta 1 (um) navio, caso haja mais de 1 (um) navio, a Gerência da TRANSPETRO decidirá qual a prioridade.

2) São vedadas manobras de amarração e desamarração no período noturno. Caso o navio chegue nesse período deverá fundear.

b) Disposições Complementares

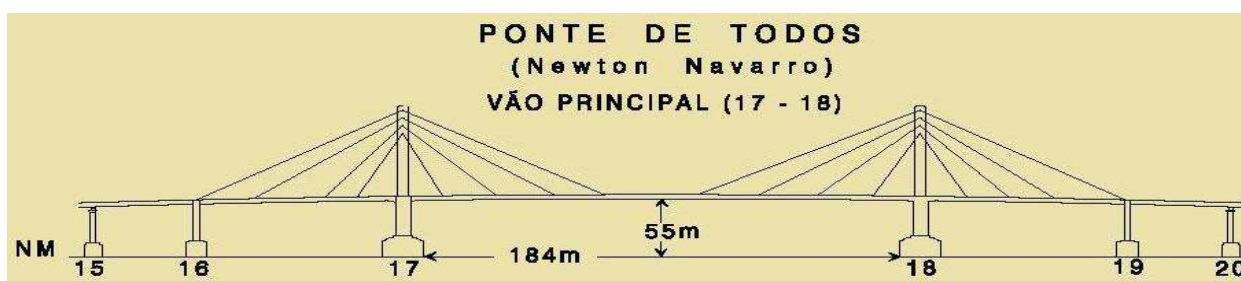
As operações de navios nos Quadros de Boias de Guimarães, além de cumprir o disposto nesta Norma, deverão, também, cumprir as orientações e determinações especificadas pela TRANSPETRO e, no que tange à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição hídrica por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio, deverão ser ratificadas pela CPRN.

c) Levantamentos Hidrográficos (LH)

As informações provenientes dos levantamentos hidrográficos só poderão ser utilizadas como referência para definição de parâmetros operacionais de canais de acesso a portos e terminais, após a validação dos dados destes LH pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), conforme especifica a NORMAM-25/DHN.

0509– CALADO AÉREO MÁXIMO ADMITIDO

A ponte Newton Navarro está posicionada sobre o rio Potengi, ligando os trechos do “Forte Reis Magos a Redinha”. Deve ser considerado o Calado Aéreo Máximo admitido de 55 metros. Observar a Carta 802 DHN.



0510 - OUTRAS RESTRIÇÕES

a) Terminal Salineiro de Areia Branca

A operação de atracação/desatracação será interrompida quando a intensidade real do vento for superior a 20 (vinte) nós. Fica proibido o tráfego e o fundeio de embarcações a menos de 500 metros, exceto para as embarcações que operam para aquele Terminal.

b) Aviso Rádio Náuticos

Os Comandantes de embarcações deverão seguir rigorosamente as recomendações divulgadas pela CPRN e/ou AgABranca, Aviso-Rádios, Estação Costeira, ou qualquer outro meio de comunicação, atinente a interdição de área marítima, ativação de área perigosa por lançamento de foguetes do Centro de Lançamento da Barreira do Inferno ou a exercícios militares.

c) Área de Plataforma Petrolífera

Não é permitido o tráfego e fundeio de embarcações a menos de 500 (quinhentos) metros das plataformas de petróleo.

d) Atol das Rocas

Conforme consta na Carta 51 DHN, é proibido o fundeio, desembarque, mergulho, pesca e qualquer alteração na qualidade ambiental e nas condições de vida da fauna e flora.

e) Arquipélago de São Pedro e São Paulo

A Carta 11 DHN estabelece que a navegação nas proximidades do Arquipélago deve ser feita com cautela, devido às informações sobre sondagens procederem de levantamentos antigos. É proibido o fundeio, desembarque, mergulho, pesca e qualquer alteração na qualidade ambiental e nas condições de vida da fauna e flora.

f) Navegação em Lagoas, Barragens e Açudes

Na ausência de Planos de Uso e Ocupação das Áreas Adjacentes às Praias Marítimas, Fluviais e Lacustres, por parte das prefeituras municipais, será proibido o tráfego de embarcações de propulsão mecânica em lagoas, barragens e açudes localizadas no Estado do Rio Grande do Norte. Esta medida visa contribuir para a salvaguarda da vida humana, segurança da navegação e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, tendo em vista as características e dimensões dessas áreas navegáveis, bem como a inexistência de um ordenamento municipal para o uso disciplinado de suas praias e corpos d'água que possibilite a interação segura entre banhistas, condutores de embarcações de propulsão mecânica e praticantes de esportes náuticos.

O sítio eletrônico www.marinha.mil.br/cprn disponibiliza a Portaria com a relação das lagoas, barragens e açudes interditados para o tráfego de embarcações motorizadas.

SEÇÃO II

PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU E DEMAIS CONSTRUÇÕES E BOIAS DE GRANDE PORTE

0511 - PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU E DEMAIS CONSTRUÇÕES QUE VENHAM A ALTERAR SUAS POSIÇÕES NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS.

O estabelecimento de plataformas de prospecção e produção de petróleo ou gás, de navios-sonda, navios-cisterna, além de gerarem tráfego adicional, podem constituir obstáculo à navegação, sendo necessário o conhecimento de suas posições exatas para divulgação aos navegantes. O mesmo cuidado deve-se ter para o posicionamento de monoboias, poitas e dutos submarinos, a fim de se obter uma navegação segura.

As plataformas ou navios similares que desejarem fundear na área jurisdicional da CPRN e/ou AgABranca, deverão fazê-lo após autorização, e caso autorizado, deverão permanecer com no mínimo 02 (dois) rebocadores de apoio marítimo, com mais de 01 (um) eixo e no mínimo 40 toneladas de tração estática (TTE), guarnecendo 24 horas junto à plataforma ou navio similar, condicionado a previsão meteorológica no período solicitado. Para isto, as Companhias responsáveis por Bacias Petrolíferas ou Gás deverão cumprir o preconizado nas NORMAM-11/DPC e NORMAM-08/DPC.

0512 - RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS E SEMI-ABRIGADAS

Em áreas abrigadas ou semi-abrigadas, com grande sensibilidade ambiental, em águas restritas e/ou com grande fluxo de embarcações, as seguintes medidas de segurança para o fundeio de plataformas devem ser adotadas, conforme o caso:

a) As plataformas que fundearão em águas interiores abrigadas ou semi-abrigadas deverão ser apoiadas por rebocadores e embarcações, do tipo e bollard pull, necessários e suficientes visando a manutenção da posição da plataforma ou para o atendimento de casos de emergência, com barreira de contenção instalada, de forma que possa cobrir toda a área em torno da plataforma. No caso dessas plataformas necessitarem atracar, estas deverão permanecer apoiadas por rebocadores, de acordo com o necessário a cada situação, além de permanecerem com barreira de contenção instalada. A CPRN decidirá sobre o número, o tipo e o método de utilização dos

rebocadores, consultando, se necessário, o Prático, o agente de manobra e/ou os demais envolvidos na faina;

b) Quando a plataforma não for propulsada, ou for rebocada por conveniência ou segurança, deverá ser apresentado o Plano de Reboque assinado por Engenheiro Naval, com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART);

c) Dependendo da complexidade da manobra, poderá ser exigido pela CPRN e/ou AgABranca a apresentação de um parecer do Serviço de Praticagem local, a fim de auxiliar na avaliação dos riscos envolvidos;

d) Quando a entrada/saída, movimentação ou fundeio ocorrer em área do Porto Organizado, deverá ser apresentada a autorização da Autoridade Portuária;

e) Verificar se a infraestrutura portuária suporta as dimensões da unidade que irá trafegar no canal e bacia de manobra;

f) Verificar, mediante laudo de Engenheiro e teste de tração estática dos cabeços, se o cais suporta receber a unidade;

g) Exigir consulta à Autoridade Aeronáutica, em função do calado aéreo da unidade, quando nas proximidades de aeroportos;

h) Exigir plano de fundeio ou plano de amarração, conforme o caso, com ART ou aprovado pela Sociedade Classificadora; e

i) Dependendo de condições especiais de manobra e permanência, a CPRN poderá, sem prejuízo da segurança da navegação, prevenção da poluição hídrica e ordenamento do tráfego aquaviário, flexibilizar ou adicionar medidas de segurança. Demais procedimentos cumprir o que estabelece a NORMAM-11/DPC e NORMAM-08/DPC.

0513 - BOIAS DE GRANDE PORTE

a) CONCEITUAÇÃO

1) consideram-se boias de grande porte aquelas com volume superior a 2m³ (dois metros cúbicos);

2) as boias de grande porte têm sido geralmente posicionadas em mar aberto em apoio a diversas atividades, especialmente aquelas ligadas à prospecção e exploração de petróleo ou gás; e

3) tais boias representam riscos ao navegante não somente pelo seu posicionamento, mas também por garrarem, ficando a deriva.

b) IDENTIFICAÇÃO

As boias de grande porte deverão ser identificadas, mediante uma placa, contendo o nome da firma proprietária, o local de fundeio e a sigla da CPRN.

c) LANÇAMENTO

1) o lançamento desses artefatos obedecerá as Normas da Autoridade Marítima para Obras, Dragagens, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre as Margens das Águas sob Jurisdição Nacional – NORMAM-11/DPC; e

2) as boias lançadas deverão ser vistoriadas periodicamente por seus proprietários, especialmente no que diz respeito ao aparelho de fundeio, a fim de evitar que garrem. É responsabilidade do proprietário a conservação e manutenção das condições adequadas para o perfeito posicionamento das boias.

d) PROVIDÊNCIAS NO CASO DE UMA BOIA GARRAR

1) O navegante ao encontrar uma boia à deriva deverá notificar imediatamente a CPRN/AgABranca, para divulgação em avisos aos navegantes; e

2) As boias de grande porte encontradas à deriva, que forem recuperadas pela Marinha do Brasil, serão restituídas ao proprietário, mediante o ressarcimento das despesas realizadas com o seu reboque, conservação e guarda. O proprietário será notificado a retirar a boia no prazo de até 15 dias após a notificação.

0514 - OPERAÇÕES DE MERGULHO

a) As empresas envolvidas com a atividades que empreguem mergulhadores deverão cumprir o estabelecido na NORMAM-15/DPC (Normas da Autoridade Marítima para Atividades Subaquáticas).

b) Antes de realizar atividade de mergulho, em uma determinada frente de trabalho, as empresas de mergulho cadastradas deverão encaminhar, dez dias antes de iniciar a atividade, cópia do Plano de Operação (PO) à CPRN e/ou AgABranca, conforme a área de jurisdição do mergulho. Esse documento servirá para a avaliação da necessidade de interdição de área e inclusão em aviso aos Navegantes, não sendo, portanto, emitido qualquer tipo de autorização por parte do Agente da autoridade Marítima.

SEÇÃO III

EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAIS

0515 - PROCISSÕES MARÍTIMAS E DEMAIS EVENTOS NÁUTICOS

Os organizadores de atividades náuticas, recreativas ou esportivas, comemorativas ou de exibição deverão cumprir o que estabelece a NORMAM-03/DPC , no planejamento e programação dos eventos.

a) Instruções para a queima de fogos no mar, rios, lagoas e açudes

Os organizadores deverão solicitar permissão para a realização do evento com, no mínimo, 15 (quinze) dias de antecedência.

A autorização do fundeio de dispositivos flutuantes, balsas, chatas e outras embarcações para servirem como base de apoio de um conjunto de fogos, exclusivamente com relação à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição causada por embarcações, está condicionada ao cumprimento das normas abaixo e à apresentação dos seguintes documentos:

- 1) Cumprimento das normas estabelecidas na NORMAM-03/DPC;
- 2) Inspeção nos flutuantes e embarcações de apoio pela CPRN/AgABranca;
- 3) Memorial descritivo assinado por técnico competente, com firma reconhecida e cópia autenticada do documento de identidade, em duas vias;
- 4) Permissão do Órgão ligado a Segurança Pública do Estado, responsável pela Fiscalização de Armas e Explosivos;
- 5) Certificado de Registro da empresa diretamente responsável pela queima de fogos, junto ao Exército Brasileiro, caso importe ou fabrique fogos.
- 6) Documento do responsável pelo evento declarando a contratação da Empresa de Queima de Fogos para realização do espetáculo;
- 7) Autorização do órgão ambiental local;
- 8) Autorização do Serviço de Proteção ao Vôo do Comando da Aeronáutica;
- 9) Autorização do Corpo de Bombeiros Militar do Estado;
- 10) Atestado do Responsável pelo show de pirotecnia;
- 11) Memorial Descritivo do Evento (constar, dentre outros itens, evacuação médica de acidentados para um local preestabelecido em terra, extrato da carta náutica com as posições sugeridas para os flutuantes e balsas, o número e características dos rebocadores, que devem obrigatoriamente possuir canhão de combate a incêndio e embarcações de apoio);
- 12) Procuração do Proprietário das balsas;
- 13) Procuração do Responsável pelo evento;
- 14) Termo de responsabilidade assinado pela empresa responsável pelo evento;

15) A distância da praia proposta pelos organizadores do evento deverá ser aprovada pela CPRN/AgABranca, normalmente, 450 metros. A distância é estabelecida em função da potência dos fogos de artifício empregados;

16) Antes do início da queima de fogos, a CPRN/AgABranca confirmará o ponto das balsas na posição correta, especialmente no tocante à distância de terra;

17) A CPRN/AgABranca realizará Inspeção Inicial no local pretendido para fundeio das balsas, e avaliará se as condições geográficas que circunscrevem a área marítima reúnem as condições mínimas de segurança para queima de fogos quanto ao estado do mar, vento e demais condições meteorológicas reinantes na região;

18) Poderão ser feitas exigências quanto ao pré-posicionamento, raio de exclusão e características de boias para marcação dos pontos de fundeio e área de exclusão em volta dos dispositivos de queima de fogos;

19) O número de rebocadores e embarcações de apoio (transporte de passageiros e carga), serão estabelecidos pela CPRN/AgABranca em reunião prévia, com antecedência de cinco dias úteis do evento. Essas embarcações passarão por vistoria. Por ocasião da queima dos fogos a embarcação de apoio deverá estar guarnecida por aquaviários, e possuir capacidade para desenvolver velocidade superior a 20 nós; e

20) Em função de eventos concorrentes, poderá ser exigido que a organização do evento coloque embarcações de apoio (transporte de passageiros e carga), devidamente tripuladas e com sirene e luz estroboscópica amarela à disposição da CPRN/AgABranca.

b) Instruções para procissões marítimas e fluviais

Os organizadores deverão solicitar permissão para a realização do evento, com no mínimo 15 (quinze) dias de antecedência, conforme o preconizado na NORMAM-03/DPC. A critério da CPRN/AgABranca, poderá ser convocada reunião de coordenação para serem definidos diversos aspectos, dentre eles:

1) O responsável pelo evento;

2) Dados das embarcações de apoio, tendo especial atenção para os detalhes que facilitarão a identificação das mesmas;

3) Estimativa de número de participantes;

4) Horários (início do evento, concentração, largada e previsão de chegada);

5) Atribuição dos órgãos e meios que cada um disponibilizará;

6) Definição dos meios de comunicação e divulgação (canal VHF e número dos telefones contato, celulares e fixos);

7) Divulgação dos principais aspectos relacionados à segurança da navegação, com especial atenção ao contrafluxo e excesso de passageiros;

8) Apoio de outras instituições, especialmente, Corpo de Bombeiros e Polícia Militar;

9) Plano de evacuação médica para o evento;

10) Estabelecimento de trecho de navegação a ser percorrido; e

11) Tendo em vista que as procissões atraem grande número de embarcações e religiosos, e visando pela salvaguarda da vida humana do mar e a segurança da navegação, estabelece-se as seguintes condições:

I) Proibida a queima de fogos a bordo de embarcações;

II) Autorizado somente crianças a partir de sete anos de idade;

III) Deverá haver coletes salva-vidas para 100% dos tripulantes e passageiros, no caso de crianças os coletes salva-vidas deverão ser adequados à idade e ao peso das mesmas;

IV) Para as embarcações miúdas e aquelas com convés aberto, sem balaustrada, os passageiros deverão usar coletes salva-vidas, inclusive nas embarcações de pesca;

V) Somente no período diurno; e

VI) Dentro das condições climáticas favoráveis (vento, altura das ondas, corrente e visibilidade).

c) Instruções para regatas e demais eventos náuticos

Os organizadores deverão solicitar permissão para a realização do evento, com no mínimo 15 (quinze) dias de antecedência, conforme o preconizado na NORMAM-03/DPC. A critério da CPRN/AgABranca, poderá ser convocada reunião de coordenação para serem definidos diversos aspectos, dentre eles:

1) O responsável pelo evento;

2) Dados das embarcações de apoio, tendo especial atenção para os detalhes que facilitarão a identificação das mesmas;

3) Estimativa de número de participantes;

4) Horários (início do evento, concentração, largada e previsão de chegada);

5) Atribuição dos Órgãos e meios que cada um disponibilizará;

6) Definição dos meios de comunicação e divulgação (canal VHF e número dos telefones de contato, celulares e fixos);

7) Divulgação dos principais aspectos relacionados à segurança da navegação, com especial atenção ao contrafluxo e excesso de passageiros;

8) Apoio de outras instituições, especialmente, Corpo de Bombeiros e Polícia Militar;

9) Plano de evacuação médica para o evento; e

10) Tendo em vista que esses eventos atrai grande número de embarcações e participantes, e visando pela salvaguarda da vida humana do mar e a segurança da navegação, estabelece-se as seguintes condições, em especial para as regatas:

I) Demarcar área do trajeto;

II) Todos os participantes portando material de salvatagem;

III) Somente no período diurno; e

IV) Dentro das condições climáticas favoráveis (vento, altura das ondas, corrente e visibilidade).

0516 - PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO, REGISTRO E APERFEIÇOAMENTO

As reuniões do Conselho de Assessoramento ocorrerão semestralmente, ou quando se fizer necessário, coordenada pela CPRN/AgABranca. O referido conselho será constituído por representantes de autoridades federais, estaduais e/ou municipais, marinas, clubes, entidades desportivas e associações náuticas e outros segmentos da comunidade, com o objetivo de desenvolver elevados padrões de comportamento nos navegantes. Todas as decisões serão registradas em ATA para a sua implementação.

0517 - CAMPANHAS EDUCATIVAS

Por ocasião dos cursos realizados em prol do Ensino Profissional Marítimo, representações em instituições de ensino, shopping e em eventos náuticos, deverão ser realizadas campanhas educativas, sendo difundidas por meio de palestras, seminários, material de divulgação (fôlder, vídeos, etc.), todas voltadas para a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana, regularização de documentação, material, prevenção da poluição, habilitação de aquaviários ou amadores, etc., bem como a importância da manutenção e preservação dos sinais náuticos e os cuidados e procedimentos sobre o patrimônio histórico subaquático.

As campanhas educativas são reforçadas durante a Operação Verão, em especial aos proprietários e tripulantes de embarcações de esporte e/ou recreio, e aquelas destinadas ao transporte de passageiros (turismo náutico).

CAPÍTULO 6

VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

SEÇÃO I

CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE, SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO

0601 - VIAS NAVEGÁVEIS CARTOGRAFADAS

a) Rio Potengi (Carta 802 DHN)

Possui sua extensão navegável de 5.760 metros, compreendendo a área do porto organizado de Natal e o cais da Base Naval de Natal (BNN). A sinalização é composta de 12 boias luminosas (BL);

b) Os faróis/faroletes estão situados nas seguintes coordenadas:

- 1) Farol Recife de Natal – LAT 05°45'09"S e LONG 035°11'41"W;
- 2) Farolete Baixinha – LAT 05°45'03"S e LONG 035°11'13"W; e
- 3) Farolete Potengi – 05°46'56"S e LONG 035°12'59"W.

c) Rio Mossoró (Carta DHN 703)

Navegável a partir das coordenadas LAT 04°57'57"S e LONG 037°08'37"W até sua foz.

d) Rio Aratuá (Carta 704 DHN)

Navegável a partir das coordenadas LAT 05°06'36"S e LONG 036°19'48"W até sua foz.

0602 – VIAS NAVEGÁVEIS NÃO CARTOGRAFADAS

As lagoas, açudes, barragens e lagoas não estão cartografados, devendo os navegantes ter atenção especial aos períodos sazonais (enchentes e vazantes). Antes de realizar navegação nestes locais, deverá ser obtida informação com a comunidade local, bem como tomar conhecimento das restrições de navegabilidade impostas pela CPRN.

0603 - REGRAS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Para a navegação interior nos pontos estabelecidos no item anterior e aqueles estabelecidos no Capítulo 1 desta Norma, devem ser aplicadas as Regras Especiais para Evitar Abalroamento na Navegação Interior, conforme o contido na NORMAM-02/DPC, em complementação ao contido no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM).

0604 – DEVER DE INFORMAÇÃO

Os Comandantes e mestres das embarcações devem comunicar imediatamente à CPRN e/ou à AgABranca qualquer irregularidade observada nos auxílios à navegação e qualquer imprecisão, obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar, bem como acidentes ou fatos da navegação ocorridos com o seu navio ou embarcação.

SEÇÃO II

OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS

0605 – OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS

Os interessados em realizar pesquisa, lavra, garimpo ou extração de areia, devidamente autorizados pelo órgão competente, deverão prestar, formalmente, à

CPRN ou AgABranca da área de jurisdição, as informações que estabelece a NORMAM-11/DPC, disponível no sítio www.marinha.mil.br/dpc.

O não cumprimento da Norma específica sujeita o infrator às sanções legais previstas na legislação em vigor.

O parecer a ser emitido pela CPRN não exige o requerente do cumprimento de exigências de outros órgãos, nas esferas federal, estadual e municipal, prevista na legislação em vigor.

0606 – DRAGAGENS

As atividades de dragagem somente poderão ser executadas após o parecer favorável da CPRN. Para tanto, as empresas/órgãos interessados na realização de tais atividades deverão apresentar requerimento à CPRN/AgABranca, conforme o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima para obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras (NORMAM-11/DPC), para avaliação e consequente emissão do Parecer quanto à segurança da Navegação e ao ordenamento do espaço aquaviário.

O parecer a ser emitido pela CPRN não exige o requerente do cumprimento de exigências de outros órgãos, nas esferas federal, estadual e municipal, previstas na legislação em vigor.

0607 – EXTRAÇÃO DE MINERAIS

Essas atividades, quase sempre, oferecem riscos à segurança da navegação, quer seja pela necessidade do fundeio de embarcações em determinadas posições, quer seja pela necessidade, em muitos casos, do deslocamento de embarcações rebocando dispositivos especiais em áreas de tráfego normal de embarcações com rumos ou derrotas contrárias ao fluxo do tráfego.

0608 – ATUALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS NÁUTICOS

Após a conclusão de obras nas vias navegáveis e dragagens realizadas, os responsáveis pelas mesmas deverão encaminhar à CPRN/AgABranca as informações finais pertinentes aos projetos, apresentando as documentações, desenhos técnicos e plantas. Estas serão encaminhadas ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) para a atualização dos documentos náuticos, particularmente as relativas aos portos, terminais, píeres, marinas, pontes, etc., conforme previsto na NORMAM-11/DPC.

LOCALIDADES DA JURISDIÇÃO DA CPRN

01	ACARI
03	ANGICOS
05	ARQUIPÉLAGO DE SÃO PEDRO E SÃO PAULO
07	BAÍA FORMOSA
09	BENTO FERNANDES
11	BODÓ
13	BREJINHO
15	CAIÇARA DO RIO DO VENTO
17	CAMPO REDONDO
19	CARNAÚBA DOS DANTAS
21	CERRO CORÁ
23	CRUZETA
25	EQUADOR
27	EXTREMOZ
29	FLORÂNIA
31	GOIANINHA
33	IELMO MARINHO
35	IPUEIRA
37	JAÇANÃ
39	JAPI
41	JARDIM DE PIRANHAS
43	JOÃO CÂMARA
45	JUNDIÁ
47	LAGOA DE PEDRAS
49	LAGOA NOVA
51	LAJES
53	MACAÍBA
55	MAXARANGUAPE
57	MONTE ALEGRE
59	NATAL
61	NOVA CRUZ
63	PARAZINHO
65	PARNAMIRIM
67	PASSAGEM

02	AFONSO BEZERRA
04	ARÊS
06	ATOL DAS ROCAS
08	BARCELONA
10	BOA SAÚDE
12	BOM JESUS
14	CAIÇARA DO NORTE
16	CAICÓ
18	CANGUARETAMA
20	CEARÁ-MIRIM
22	CORONEL EZEQUIEL
24	CURRAIS NOVOS
26	ESPÍRITO SANTO
28	FERNANDO PEDROZA
30	GALINHOS
32	GUAMARÉ
34	IPANGUAÇU
36	ITAJÁ
38	JANDAÍRA
40	JARDIM DE ANGICOS
42	JARDIM DO SERIDÓ
44	JUCURUTÚ
46	LAGOA D'ANTA
48	LAGOA DE VELHOS
50	LAGOA SALGADA
52	LAJES PINTADAS
54	MACAU
56	MONTANHAS
58	MONTE DAS GAMELEIRAS
60	NÍSIA FLORESTA
62	OURO BRANCO
64	PARELHAS
66	PASSA E FICA
68	PEDRA GRANDE

69	PEDRA PRETA	70	PEDRO AVELINO
71	PEDRO VELHO	72	PENDÊNCIAS
73	POÇO BRANCO	74	PUREZA
75	RIACHUELO	76	RIO DO FOGO
77	RUY BARBOSA	78	SANTA CRUZ
79	SANTA MARIA	80	SANTANA DO MATOS
81	SANTANA DO SERIDÓ	82	SANTO ANTÔNIO
83	SÃO BENTO DO NORTE	84	SÃO BENTO DO TRAIRI
85	SÃO FERNANDO	86	SÃO GONÇALO DO AMARANTE
87	SÃO JOÃO DO SABUGI	88	SÃO JOSÉ DE MIPIBU
89	SÃO JOSÉ DO CAMPESTRE	90	SÃO JOSÉ DO SERIDÓ
91	SÃO MIGUEL DO GOSTOSO	92	SÃO PAULO DO POTENGI
93	SÃO PEDRO	94	SÃO RAFAEL
95	SÃO TOMÉ	96	SÃO VICENTE
97	SENADOR ELÓI DE SOUZA	98	SENADOR GEORGINO AVELINO
99	SERRA CAIADA	100	SERRA DE SÃO BENTO
101	SERRA NEGRA DO NORTE	102	SERRINHA
103	SÍTIO NOVO	104	TAIPU
105	TANGARÁ	106	TENENTE LAURENTINO CRUZ
107	TIBAU DO SUL	108	TIMBAÚBA DOS BATISTAS
109	TOUROS	110	VÁRZEA
111	VERA CRUZ	112	VILA FLOR

Atol das Rocas e o Arquipélago de São Pedro e São Paulo (ASPSP) e 110 Municípios do RN.

LOCALIDADES DA JURISDIÇÃO DA AgABranca

01	AÇU	02	ÁGUA NOVA
03	ALEXANDRIA	04	ALMINO AFONSO
05	ALTO DO RODRIGUES	06	ANTÔNIO MARTINS
07	APODI	08	AREIA BRANCA
09	BARAÚNA	10	CAMPO GRANDE
11	CARAÚBAS	12	CARNAUBAIS
13	CORONEL JOÃO PESSOA	14	DOUTOR SEVERIANO
15	ENCANTO	16	FELIPE GUERRA
17	FRANCISCO DANTAS	18	FRUTUOSO GOMES
19	GOVERNADOR DIX-SEPT ROSADO	20	GROSSOS
21	ITAÚ	22	JANDUÍS

23	JOÃO DIAS
25	LUCRÉCIA
27	MAJOR SALES
29	MARTINS
31	MOSSORÓ
33	PARANÁ
35	PATU
37	PILÕES
39	PORTO DO MANGUE
41	RAFAEL GODEIRO
43	RIACHO DE SANTANA
45	SÃO FRANCISCO DO OESTE
47	SERRA DO MEL
49	SEVERIANO MELO
51	TENENTE ANANIAS
53	TRIUNFO POTIGUAR
55	UPANEMA
57	VIÇOSA

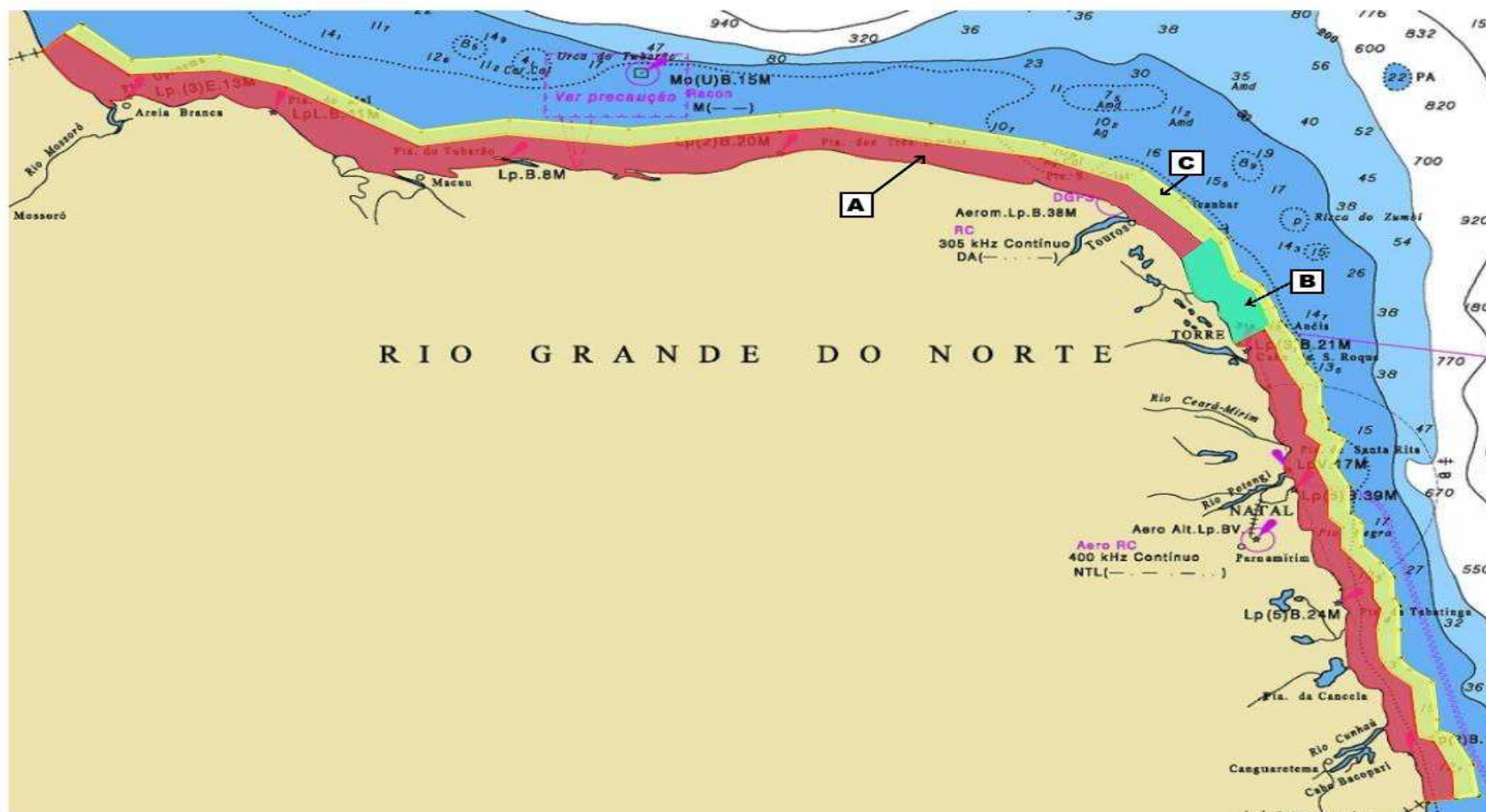
57 Municípios do RN.

24	JOSÉ DA PENHA
26	LUÍS GOMES
28	MARCELINO VIEIRA
30	MESSIAS TARGINO
32	OLHO D'ÁGUA DO BORGES
34	PARAÚ
36	PAU DOS FERROS
38	PORTALEGRE
40	RAFAEL FERNANDES
42	RIACHO DA CRUZ
44	RODOLFO FERNANDES
46	SÃO MIGUEL
48	SERRINHA DOS PINTOS
50	TABOLEIRO GRANDE
52	TIBAU
54	UMARIZAL
56	VENHA-VER

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

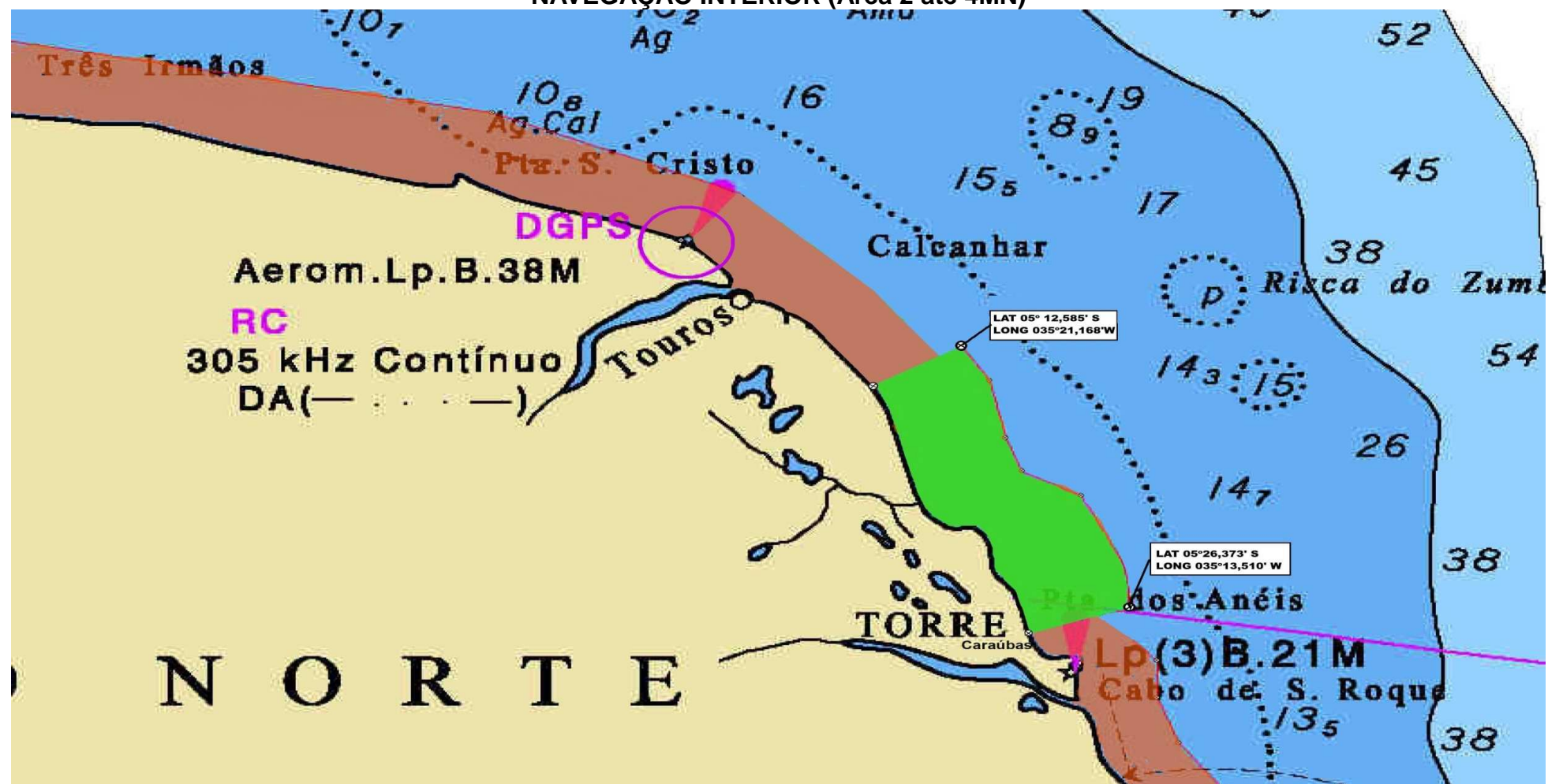


NAVEGAÇÃO INTERIOR (Área 2)



- A** - Até três milhas náuticas (3MN) da costa (embarcação de esporte e recreio, exceto moto-aquática).
- B** - Até quatro milhas náuticas (4MN) da costa, no trecho compreendido entre Perobas e Caraúbas, nas coordenadas LAT 05°12,585'S / LONG 035°21,168'W e LAT 05°26,373'S / LONG 035°13,510'W (embarcação de transporte de passageiros).
- C** - Até 5MN da costa (embarcações de pesca). Outros detalhes poderão ser vistos no item 0104.

NAVEGAÇÃO INTERIOR (Área 2 até 4MN)



A - Até quatro Milha Náutica (4 MN) da costa, no trecho compreendido entre as localidades de Perobas e Caraúbas, nas coordenadas:
LAT 05°12,585'S / LONG 035°21,168'W; e
LAT 05°26,373'S / LONG 035°13,510'W.

BUSCA E SALVAMENTO - SAR

DADOS DA EMBARCAÇÃO QUE NECESSITA DE BUSCA E SALVAMENTO

1. Identificação da embarcação (nome e indicativo de chamada rádio, cor, comprimento, etc).
2. Posição.
3. Natureza da emergência.
4. Tipo da ajuda necessária.
5. Hora da última comunicação obtida com a embarcação.
6. Situação da tripulação.
7. Última posição conhecida da embarcação (preferencialmente as latitudes e longitudes).
8. Intenções do Comandante da embarcação.

Exemplo de **INFORMAÇÕES** que devem ser repassadas

DADOS DA EMBARCAÇÃO QUE NECESSITA DE BUSCA E SALVAMENTO

1. **Nome “Barco Pesqueiro PESCADOR IV”, indicativo chamada PP1430, cor do casco azul e branco, 10 metros comprimento e 3 de largura.**
2. **Sua última posição na latitude 02°23’32”S e longitude 034°11’21”W, ou pescando nas proximidades da localidade de Baixo da Onça (informar última posição).**
3. **Barco com avaria na máquina e tripulante com ferimento.**
4. **Necessita de assistência médica ao tripulante.**
5. **Última comunicação com a embarcação foi às 12h do dia 01/01/2015, através de VHF.**
6. **A situação dos tripulantes é: Três tripulantes a bordo, sendo um com ferimentos.**
7. **Última posição conhecida da embarcação foi nas proximidades da Localidade da Baixa do Sapateiro.**
8. **O Comandante tinha intenção de pescar a 20 milhas da costa de Diogo Lopes e tinha combustível e mantimentos para ficar 2 dias no mar.**

TERMO DE RESPONSABILIDADE PARA TRANSPORTE DE CRIANÇA

Eu, (nome completo) _____,
 (nacionalidade) _____, nascido em ___/___/____, portador da Carteira
 de Identidade nº _____, (órgão expedidor) _____, expedida
 em ___/___/____, CPF/PASSAPORTE Nº _____, residente
 à (rua, Av.) _____,
 (bairro) _____, CEP _____, (Cidade, UF) _____,
 telefone _____, email _____

responsável pelo menor (nome) _____,
 nascido(a) em ___/___/____, declaro sob as penas da Lei que:

1. Autorizo e me responsabilizo pelo menor citado durante o passeio e/ou atividade náutica a bordo da embarcação (nome) _____, nº de inscrição _____;
2. Verifiquei as condições e o perfeito uso do material de salvatagem (colete salva-vida), de uso obrigatório por parte do menor; e
3. Estou ciente de que responderei administrativa, civil ou penalmente por responsabilidades decorrentes da presente autorização.

Assino este Termo de Responsabilidade, na presença do Comandante da Embarcação.

Local, _____, em ___/___/____.

 Assinatura do Responsável

LISTA DE PASSAGEIROS

NOME DA EMBARCAÇÃO			Nº DE INSCRIÇÃO		Página nº
Porto e Data-Hora de Saída			Porto e Data-Hora de Chegada		
Nº	Nome e Sobrenome	Nacionalidade	Nº documento e tipo/emissor	Data e lugar de nascimento	Tel. de contato
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					

Estou ciente de que responderei administrativa, civil e penalmente pelos eventuais dados incorretos constantes da presente lista.

Local _____, em _____ de _____.

Assinatura/carimbo do Comandante/representante

INSTRUÇÕES E DEMONSTRAÇÕES DO USO DE MATERIAL DE SALVATAGEM

BOM DIA! BOA TARDE! ou BOA NOITE!

“SENHORAS E SENHORES PASSAGEIROS, BEM-VINDOS A BORDO,

NOSSA CHEGADA NO LOCAL _____ (DESTINO FINAL) ESTÁ PREVISTA PARA ÀS _____ HORAS E NOSSO RETORNO ÀS _____.

EM CUMPRIMENTO ÀS NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO NORTE, DAREMOS AGORA INFORMAÇÕES SOBRE A LOCALIZAÇÃO E USO DO MATERIAL DE SALVATAGEM:

ESTA EMBARCAÇÃO ESTÁ EQUIPADA COM O SEGUINTE MATERIAL DE SALVATAGEM _____ (DESCREVER O MATERIAL E A LOCALIZAÇÃO).

FAREMOS AGORA UMA DEMONSTRAÇÃO DO USO DO COLETE SALVA VIDAS.

O COLETE TRAZ DUAS FITAS DE FIXAÇÃO:

A FITA SUPERIOR, QUE DEVE SER FIRMEMENTE AMARRADA, UMA À OUTRA, E A INFERIOR, QUE APÓS CONTORNAR O CORPO DO PASSAGEIRO, DEVERÁ SER BEM AMARRADA À CINTURA. O COLETE DISPÕE, TAMBÉM, DE UM APITO PARA FACILITAR A LOCALIZAÇÃO DO NÁUFRAGO (Tipo I).



EM CASO DE ABANDONO DA EMBARCAÇÃO, SEGRE O COLETE COM FIRMEZA COM A MÃO DIREITA, LEVE A MÃO ESQUERDA AO NARIZ, JUNTE AS PERNAS E SALTE!

EM CASO DE ACIDENTE, MANTENHA A CALMA E SIGA AS INSTRUÇÕES DA TRIPULAÇÃO.

OBS: AO ENTRAR NA EMBARCAÇÃO VERIFIQUE SE EXISTE A PLACA COM O Nº DE PASSAGEIROS PERMITIDO E O TELEFONE DA CAPITANIA DOS PORTOS.

OBSERVE SE OS COLETES ESTÃO EM LOCAL DE FÁCIL ACESSO E EM BOM ESTADO DE CONSERVAÇÃO.

MUITO OBRIGADO E BOA VIAGEM.

ESTA TRIPULAÇÃO ESTÁ ÀS SUAS ORDENS.”

NORMAS COMPLEMENTARES PARA A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**a) Diretrizes Gerais para os Parrachos de Pirangi, Muriú, Rio do Fogo, Perobas e Maracajaú e demais Piscinas Naturais**

1) O tráfego de embarcações nas proximidades de flutuantes comerciais e dos pontos de concentração de turistas e banhistas deverá ser realizado com o máximo cuidado e a baixa velocidade, de modo a não causar acidentes ou representar um potencial risco aos mesmos. Fica proibido o passeio turístico durante a vigência de Aviso de mau tempo na região.

2) Os proprietários de flutuantes e embarcações deverão prover meios e equipamentos adicionais de segurança que permitam aos frequentadores das piscinas naturais manterem a flutuabilidade, durante os banhos de mar e mergulhos, como por exemplo, colete salva-vidas, boias, e outros dispositivos flutuantes etc., bem como estarem prontos a prestar auxílio de maneira imediata a possíveis ocorrências de acidentes. Da mesma forma devem zelar para que os banhistas não se aproximem de áreas perigosas e mais profundas ou ainda, onde o tráfego de embarcações seja mais intenso.

3) As atividades de mergulho amador devem seguir as recomendações constantes da NORMAM-03/DPC. A pesca submarina nesta modalidade de mergulho deverá ser realizada distante das concentrações de banhistas e outros mergulhadores, evitando interferências mútuas, passíveis de causar acidentes e devem observar a legislação ambiental vigente.

4) Atenção especial quanto ao fundeio das embarcações, de modo que a profundidade do local não comprometa a segurança dos banhistas, bem como a da própria embarcação.

5) Deve ser esclarecido aos turistas os detalhes do trajeto a ser realizado pelas embarcações, enfocando as profundidades dos locais, as correntes marinhas, os ventos, preamar, baixa-mar, etc.

6) Dotar de um ponto de apoio em terra, de maneira que o local possa prestar um pronto atendimento de primeiros socorros, com pessoal qualificado, com no mínimo o material descrito: Desfibrilador Externo Automático (DEA); Ambu (para respiração artificial); Talas de imobilização moldáveis; Colar cervical (de diferentes tamanhos ou regulável); Prancha de resgate completa (fitas e head block); Mochila de primeiros socorros; Pinça; Tesoura romba; Esparadrapo; Luvas descartáveis; Compressa de gazes; Ataduras de gazes; Ataduras de crepom (5 e 10 cm); Curativo adesivo; Soro fisiológico; e Máscaras descartáveis.

7) Os passeios aos Parrachos deverão ocorrer no período compreendido entre o nascer e pôr do sol, não devendo haver qualquer navegação noturna na singradura.

8) Estas Normas não inibem o cumprimento de qualquer outro dispositivo legal/regulamentar pertinente e visam a aumentar a Segurança da Navegação, a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e a Prevenção Poluição Hídrica por embarcações.

9) O Comandante da embarcação é o responsável pelos passageiros durante a estada nos Parrachos, prestando todo e qualquer apoio para a segurança. Caso haja apoio de flutuantes, poderá se afastar do local desde que mantenha pessoal qualificado para assistência.

10) Os passeios somente deverão ocorrer em condições climáticas favoráveis (vento, altura das ondas, corrente e visibilidade), sendo vedada sua realização durante a vigência de Aviso de Mau Tempo.

b) Diretrizes específicas para os Parrachos de Maracajaú e Perobas/Rio do Fogo

1) Somente as embarcações procedentes do distrito de Maracajaú, município de Maxaranguape/RN, estão autorizadas a realizar a travessia para os Parrachos de Maracajaú.

2) Somente as embarcações procedentes do município de Rio do Fogo e do Distrito de Perobas, estão autorizadas a realizar a travessia para os Parrachos de Perobas.

3) As embarcações deverão permanecer amarradas nas poitas ou no flutuante. As poitas deverão estar posicionadas e numeradas conforme o diagrama especificado pelo IDEMA, e cada operador será responsável pelo posicionamento e manutenção de sua respectiva poita. A associação e empresas que exploram o local deverão manter informada a CPRN e o IDEMA quanto ao posicionamento, distribuição e o nome dos responsáveis das poitas.

4) Dotar de uma embarcação de apoio com no mínimo dois tripulantes na categoria de Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC), com conhecimento técnico, e com o curso de primeiros socorros, de maneira que possam prestar o resgate de possíveis naufragos/acidentados e a realização de atendimento de primeiros socorros.

5) Nos dias em que as baixamar ocorrerem somente entre o pôr do sol e nascer do sol, conhecidas coloquialmente como dias de “maré morta”, não deverá haver passeios.

6) Fica estabelecido como horários limites para a realização dos passeios nos Parrachos, o período compreendido de 3h antes e até 3h depois após o baixa-mar, conforme prescrito na Tábua das Marés.

7) Não deverá haver navegação no canal entre os flutuantes, nos locais de concentração de banhistas, de modo a garantir a segurança dos mesmos.

8) Durante a singradura todos os passageiros e tripulantes deverão usar coletes salva-vidas. Fica facultado aos tripulantes o uso do colete salva-vidas tipo jaqueta ou jaleco, classe III ou V.

c) Localidade de Pipa, município de Tibau do Sul

1) O(s) local(is) de embarque e desembarque de passageiros, placa de sinalização e balizamento deverão ser estabelecidos pelo município, sob supervisão da CPRN.

2) Os comandantes e proprietários de embarcações deverão se municiarem de informações climáticas por meio do site www.mar.mil.br/dhn/chm ou qualquer outro veículo oficial de comunicação e ter especial atenção às condições meteorológicas, principalmente quanto a intensidade dos ventos (máximo de 16 nós) e a altura das ondulações das ondas, antes de empreenderem à travessia.

3) As embarcações que operam na atividade de turismo náutico no trecho compreendido entre Pipa e Tibau do sul, deverão cumprir as seguintes regras:

I) toda embarcação deverá reduzir a velocidade sempre que se aproximar de quaisquer outras embarcações, navegando ou fundeadas, para embarque e desembarque de passageiros;

II) fica estabelecido como horários limites para embarque/desembarque de passageiros, 1h30min antes e depois, após a baixa-mar das marés de sizígias, quando a entrada do canal de aproximação a praia estiver aterrado;

III) nos fundeadouros específicos para as embarcações que operam na atividade de turismo (esporte e/ou recreio) somente poderão trafegar, fundear e permanecer nas proximidades, as embarcações autorizadas pelo município; e

ANEXO 3-D

IV) por ocasião do embarque e desembarque, o comandante da embarcação deverá utilizar a buzina da embarcação, a fim de alertar os banhistas sobre o tráfego da embarcação.

NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA INTERIOR E PARA OS ARQUEPÉLAGOS DE FERNANDO DE NORONHA (AFN) E SÃO PEDRO E SÃO PAULO (ASPSP)**a) Navegação de Travessia Interior**

As embarcações que realizam transporte na navegação de travessia deverão seguir os procedimentos abaixo descritos, além dos estabelecidos na NORMAM-02/DPC:

1) Nas embarcações de travessia, os passageiros deverão permanecer fora dos veículos durante a navegação. O Comandante da embarcação deverá informar que tal medida é para a própria segurança dos passageiros.

2) As balsas deverão possuir local abrigado para todos os passageiros (exceto as balsas sem propulsão mecânica), devendo o embarque e desembarque ser efetuado somente com a balsa abarrancada e amarrada.

3) Por ocasião do embarque e desembarque, somente o condutor deverá permanecer no interior do veículo.

4) Os veículos deverão estar com o freio de estacionamento (freio-de-mão) acionado, o motor desligado, a marcha engrenada, e suas rodas calçadas com, pelo menos, dois calços, de modo a impedir movimentos durante a travessia.

5) O transporte de cargas perigosas, tais como explosivos, tóxicas, radioativas, petróleo e seus derivados e gás engarrafado, será feito em viagem específica, sendo vedado o transporte simultâneo com passageiros e veículos comuns, admitindo-se caminhões tanques com outros caminhões de carga.

6) A embarcação deverá dotar de placa com dimensões de 1,5m por 1,5m, com as informações abaixo. Nas embarcações sem propulsão mecânica a placa poderá ser afixada nas proximidades do local de embarque:

VISANDO A SEGURANÇA DOS PASSAGEIROS, COMUNICAMOS:

1. O embarque e desembarque deverá ocorrer somente após autorização do operador da Balsa.
2. Por ocasião do embarque e desembarque, somente o condutor deverá permanecer no interior do veículo.
3. Não são permitidas pessoas dentro dos veículos durante a travessia.
4. Os veículos deverão estar com o freio de estacionamento (freio-de-mão) acionado, o motor desligado, a marcha engrenada, e suas rodas calçadas com, pelo menos dois calços.

7) Diretrizes específicas

Além do estabelecido na alínea a acima, as embarcações que realizam navegação de travessia nas localidades especificadas abaixo, deverão cumprir os seguintes procedimentos:

I) Travessia da Lagoa de Guaraíra entre as praias de Malembar e Tibau do Sul

- No máximo duas balsas realizando simultaneamente a travessia.
- Apenas uma balsa poderá atracar (abicar) em cada margem.
- O tempo de permanência de cada abicagem será de no máximo 10 minutos.

- Ultrapassado o período de permanência na margem, a embarcação deverá desatracar (retrair) e não poderá retornar para a mesma margem para efetuar novo embarque de passageiros ou veículos, exceto em caso de emergência.

II) Rio Curimataú ou Cunhaú

- No máximo duas balsas realizando simultaneamente a travessia.
- Apenas uma balsa poderá abicar em cada margem.
- O tempo de permanência de cada abicagem será de no máximo 10 minutos.

- Ultrapassado o período de permanência na margem, a embarcação deverá desatracar (retrair) e não poderá retornar para a mesma margem para efetuar novo embarque de passageiros ou veículos, exceto em caso de emergência.

III) Rio Apodi Mossoró (Areia Branca x Grossos)

- Apenas duas balsas poderão abicar em cada margem.
- Fica limitado a quatro o número de veículos (carros) a serem transportados em cada travessia, obedecendo ao Peso Máximo de Carga (PMC) estabelecido para a embarcação.

b) Navegação de Travessia para o Arquipélago de Fernando de Noronha (AFN)

As embarcações que prestam apoio logístico (atividade comercial) ao Arquipélago de Fernando de Noronha (AFN), além de cumprirem os requisitos estabelecidos na NORMAM-01/DPC para essa área de navegação, deverão:

1) Quanto ao material

I) ser dotada de equipamento AIS Tipo A (Sistema de Identificação Automática), a partir de 01/01/2020;

II) ser dotada de dois GPS e de radar, a partir de 01/01/2020;

III) dotar de equipamentos de radiocomunicação em HF e VHF dotados de DSC (Digital Select Calling), a partir de 01/10/2019;

IV) possuir um Plano de Carregamento para cada viagem;

V) entregar à CPRN, nos despachos a partir de 12/09/2019, o Plano de Carregamento, descrevendo as cargas embarcadas, peso e posicionamento na embarcação, assinado pelo Comandante e Armador ou seu preposto;

VI) por ocasião da vistoria efetuada pela Capitania na embarcação, ser verificado se está previsto lastro no Estudo de Estabilidade da embarcação e, caso afirmativo, o vistoriador deverá observar se o lastro está corretamente posicionado;

VII) ser inspecionadas por ocasião da chegada no AFN quando, dentre outros aspectos, deverá ser verificado se estão com excesso de carga, por intermédio da observação da marca de borda livre (disco de Plimsoll); e

VIII) ser dotada de um banco de baterias adequado, com capacidade de suprir os equipamentos de navegação/comunicação por, no mínimo, 36 horas, a partir de 01/10/2019.

2) Quanto ao pessoal (tripulação de segurança)

I) torna-se obrigatória a exigência da Regra II/3 da Convenção STCW para os Comandantes de todas as embarcações que realizam a travessia Natal/AFN, a partir de 01/01/2020;

II) para que seja atribuída a Regra II/3 aos Comandantes das embarcações empregadas no abastecimento do AFN com a regra II/5, será necessária a conclusão, com aproveitamento, dos cursos Especial de Navegação Eletrônica para Mestre de Cabotagem e Contramestre (ENET), Especial de Radioperador Geral (EROG) e Especial de Operador ARPA (EARP);

III) os Comandantes deverão possuir treinamento de estabilidade nas embarcações que realizam esta navegação; e

IV) somente serão permitidos como extra-ROL nessas embarcações os não tripulantes que atendam à Regra Regras VI/1 e VI/6 do STCW, quais sejam: Curso Básico de Segurança de Navio (CBSN) ou Curso Básico de Segurança para embarcação Pesqueira (CBSE); e Curso Básico de Conscientização Sobre Proteção de Navio (EBCP).

c) Navegação para o Arquipélago de São Pedro e São Paulo (ASPSP)

As embarcações que prestam apoio logístico (atividade Comercial) ao Arquipélago de São Pedro e São Paulo (ASPSP) e seu retorno ao continente além de cumprirem os requisitos estabelecidos na NORMAM-01/DPC para essa área de navegação, deverão ser dotadas de dois GPS, a partir de 01/01/2020.

TERMO DE RESPONSABILIDADE

AVISO DE MAU TEMPO

Atesto, para devidos os fins, referente ao pedido de despacho nº _____/_____, da embarcação _____ nº de inscrição _____, na data/período _____, para _____, que estou ciente da vigência do(s) Aviso(s) de Mau Tempo nº _____ e _____, acerca das condições meteorológicas desfavoráveis à navegação na área pretendida.

Adicionalmente, confirmo que fui orientado pela CPRN e/ou AgABranca a evitar a navegação em tais condições de meteorologia, em face do aumento do risco de acidentes em períodos de mau tempo.

_____, RN ____ de _____ de _____.

Localidade

Nome completo, Ident. e CPF
Proprietário/Armador

Nome completo, Ident. e CPF
Comandante

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO NORTE
COMPROVANTE DE MANOBRA DE PRATICAGEM

Declaro, para fins de comprovação junto à Autoridade Marítima Brasileira que o navio _____ IRIN _____ foi atendido pelo práctico _____ que se identificou nas manobras de (*discriminar trecho* – ATRACAÇÃO/DESATRACAÇÃO, SINGRADURA) _____ no (porto ou terminal) _____ em ____/____/____, no período de (data-hora) _____ hs a _____ hs.

Participaram como assistentes os seguintes Práticos, devidamente identificados:

Ocorrências e Observações:

A Declaração acima é expressão da verdade.

_____, em ____/____/____.

Comandante

NAVY OF THE BRASIL
HARBOURMASTER'S OF THE STATE OF RIO GRANDE DO NORTE
CONFIRMATION OF PILOTING MANOEUVER

I declare, to be used as a proof to the Brazilian Maritime Authority that the ship _____ IRIN _____ was attended by the pilot _____ which identified himself, in manoeuvres of (BERTHING, LEAVING THE WHARF, GETTING UNDERWAY OR LEAVING THE HARBOUR) _____, in the (HARBOUR PIER) _____ in ____/____/____, in the period of (TIME) _____ to _____.

Participating in the manoeuvres as assistants the following properly identified pilots:

Comments and additional remarks:

I affirm the above are all true.

_____, em ____/____/____

master

**PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO
NA ZP-06 E ZP-07**

Nome do Praticante de Prático _____ ZP- _____

Treinamento do período de _____ / _____ / _____ a _____ / _____ / _____

Qualificação no período de _____ / _____ / _____ a _____ / _____ / _____

FASE DE TREINAMENTO			
Item	Especificações dos Requisitos	Data do Término	Carimbo e Rubrica que atesta a execução
T-1	Visitar e conhecer as atividades do Setor de Segurança do Tráfego Aquaviário da Capitania dos Portos, no que se refere ao controle do serviço de praticagem, normas do tráfego e permanência e emprego de rebocadores. Duração: ___ dia		
T-2	Conhecer, detalhadamente, os procedimentos operacionais de coordenação do tráfego da Estação de Praticagem, bem como todos os seus procedimentos administrativos. Duração: _____ meses		
T-3	Visitar todas as instalações portuárias e terminais e seus controles operacionais de comunicação com navios. Duração: _____ meses		
T-4	Conhecer, detalhadamente, as silhuetas da costa, altos fundos, ilhas, nomes de canais e estreitos, inclusive passagens normais de navegação e situações normativas em manobras de emergência. Duração: _____ meses		
T-5	Conhecer, detalhadamente, nomes e locais dos portos, terminais e atracadouros, suas manobras de atracação, inclusive as limitações em emergências e em condições meteorológicas e de correntes desfavoráveis. Duração: _____ meses		
T-6	Conhecer, detalhadamente, nomes e características de faróis e faroletes, seus alcances e arco de visibilidade, profundidades da ZP e o uso de equipamento de sondagem. Duração: _____ meses		

FASE DE TREINAMENTO			
Item	Especificações dos Requisitos	Data do Término	Carimbo e Rubrica que atesta a execução
T-7	Conhecer, detalhadamente, os pontos de referência que permitam efetuar a navegação, tanto de entrada como de saída, exclusivamente por rumos práticos. Duração: ____ meses		
T-8	Acompanhar manobras de praticagem a bordo de rebocadores de forma a conhecer suas operações, limitações e precauções necessárias e também seus sistemas de comunicações (VHF, sonoro e visual), duas fainas de praticagem por classe de rebocador.		
T-9	Observar manobras de atracação, desatracação e fundeio, tanto no período diurno como no noturno, efetuadas por Práticos habilitados para cada um dos trechos, berços ou terminais da ZP: total de ____ manobras:		
T-10	Observar singraduras de entrada e saída, tanto no período diurno como noturno, conduzidas por Prático habilitado para a ZP: total de ____ faina de praticagem: __ diurnas e ____ noturnas.		

Observações:

- 1) O item T-2 poderá ser efetuado concomitantemente com os itens da fase de treinamento.
- 2) Os itens T-4, T-5, T-6 e T-7 poderão ser efetuados concomitantemente.
- 3) Os itens T-9 e T-10 serão efetuados concomitantemente e o Praticante de Prático deverá observar fainas de praticagem conduzidas por todos os Práticos habilitados para a ZP.
- 4) Na ZP-06 (Areia Branca) os itens T-9 e T-10 serão efetuados apenas no período diurno.

FASE DE QUALIFICAÇÃO			
Item	Especificações dos Requisitos	Data do Término	Carimbo e Rubrica que atesta a execução
Q-1	Executar manobra de entrada e atracação ou fundeio, tanto no período diurno quanto no noturno (50% em cada período), acompanhadas por um Prático habilitado (Prático da Manobra). Para cada trecho, berço ou terminal da ZP o mínimo de _____ manobras.		
Q-2	Executar manobras de desatracação ou suspender e saída, tanto no período diurno como noturno (50% em cada período), acompanhados por um Prático de Manobra. Para cada trecho, berço ou terminal da ZP _____ o mínimo de manobras.		

Observações:

- 1) Deverão ser cumpridas as quantidades mínimas de singraduras e manobras estabelecidas no Anexo 4-D para a ZP-07 e no Anexo 4-E para a ZP-06.
- 2) Sempre que possível, o Praticante de Prático deverá executar, pelo menos 40% das manobras constantes do item Q-1, em condições meteorológicas desfavoráveis.
- 3) Na ZP-06 (Areia Branca) os itens Q-1 e Q-2 serão efetuados apenas no período diurno.
- 4) A distribuição de fainas de praticagem para cada trecho, berço ou terminal deverá ser feita, de acordo com a necessidade para permitir uma boa qualificação do Praticante de Prático.
- 5) O Praticante de Prático deverá executar as fainas de praticagem constantes dos itens Q-1 e Q-2 acompanhado por um dos Práticos habilitados para a ZP correspondente. Deverá ser acompanhado, ao longo da fase de qualificação, por todos os Práticos habilitados na ZP.

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO NORTE

PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO – ZP-07

FASE DE TREINAMENTO

1- Programa de Singraduras a serem acompanhadas:

TRECHO		Nº DE VIAGENS
	Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-1	04
	Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-2	04
	Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-3	10
	Ponto de espera à Base Naval de Natal	02

2- Programa de Fainas de Praticagem (atracação e desatracação) a serem acompanhadas:

PORTO / TERMINAL	ATRACAÇÕES	DESATRACAÇÕES
Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-1	02	02
Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-2	02	02
Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-3	06	06
Ponto de espera à Base Naval de Natal	01	01

3- Fainas de Praticagem Especiais a serem acompanhadas:

MANOBRAS ESPECIAIS	TOTAL
Navegação noturna do ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-1	02
Navegação noturna do ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-2	02
Navegação noturna do ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-3	02
Navegação noturna do ponto de espera à Base Naval de Natal	01
Fundeio após a desatracação	02
Navegação com atracação/desatracação (navios LOA menor que 100m)	02
Giro na área de manobra	10

FASE DE QUALIFICAÇÃO

1 - Programa de Singraduras executadas:

TRECHO		Nº DE VIAGENS
	Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-1	08
	Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-2	08
	Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-3	18
	Ponto de espera à Base Naval de Natal	02

2– Programa de Fainas de Praticagem (atracação e desatracação) a serem executadas:

PORTO / NATAL		ATRACAÇÕES	DESATRACAÇÕES
	Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-1	04	04
	Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-2	04	04
	Ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-3	09	09

3 – Fainas de Praticagem Especiais a serem executadas:

MANOBRAS ESPECIAIS		TOTAL
	Navegação noturna do ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-1	02
	Navegação noturna do ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-2	02
	Navegação noturna do ponto de espera ao Porto de Natal – Berço A-3	03
	Fundeio após a desatracação	02
	Navegação com atracação/desatracação (navios LOA menor que 100m)	03
	Giro na área de manobra	24

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO NORTE

PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO – ZP-06

FASE DE TREINAMENTO

1- Programa de Singraduras a serem acompanhadas:

TRECHO	QUANTIDADE
Ponto de espera do Prático ao TERMISA [Singradura de entrada (E)]	03
TERMISA ao Ponto de Espera do Prático [Singradura de Saída (S)]	03

2- Programa de Manobras a serem acompanhadas:

PORTO / TERMINAL	QUANTIDADE
Giro na Bacia de Manobra	03
Fundeio	03
Suspender	03
Atracação	06
Desatracação	06
Fundeio após desatracação	02

FASE DE QUALIFICAÇÃO

1- Programa de Singraduras a serem executadas:

TRECHO	QUANTIDADE
Ponto de espera do Prático ao TERMISA [Singradura de Entrada (E)]	06
TERMISA ao Ponto de Espera do Prático [Singradura de Saída (S)]	06

2- Programa de Fainas de Praticagem (atracação e desatracação) a serem executadas:

PORTO / TERMINAL	QUANTIDADE
Giro na Bacia de Manobra	06
Fundeio	06
Suspender	06
Atracação	10
Desatracação	08
Fundeio após desatracação	03

RELATÓRIO DA FAINA DE PRATICAGEM COM PRATICANTE DE PRÁTICO

Data: ____/____/____

DADOS DA FAINA DE PRATICAGEM	
Nome do Praticante de Prático:	
Nome do Prático da Manobra:	
Nome do navio:	Calado médio:
Local:	
Data-hora do início :	Data-hora do término :
Preamar: hora : altura: m Baixamar: : altura: : m	
Atracação	Desatracação
BE	BB
Fundear	Suspender
Vento:	
Rebocadores utilizados:	

FASES DA FAINA DE PRATICAGEM	GRAU
Navegação de Praticagem	
Manobra da Embarcação e serviços correlatos às fainas de fundear, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro	
Manobra com Rebocadores	
Serviço de Amarração e Desamarração	
Conhecimento das ordens de manobra e conversação técnica em idioma inglês	
RESULTADO FINAL	

OCORRÊNCIAS DIVERSAS

Faina de Praticagem Acompanhada	Faina de Praticagem Executada
---------------------------------	-------------------------------

CIENTE:

Assinatura do Prático Titular

Assinatura do Praticante de Prático

QUADRO RESUMO MENSAL DE FAINAS DE PRATICAGEM POR PRATICANTE DE PRÁTICO NO PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO

NOME: _____ Mês: ____/____, Página: ____/____

ZP: _____

DATA-HORA INÍCIO	DATA-HORA TÉRMINO	LOCAL	TIPO DE FAINA/BORDO	NAVIO	TAB	CALADO MÉDIO	PRÁTICO TITULAR	RESULTADO FINAL

a) Números de manobras executadas: _____

b) Percentual em relação ao previsto pelo Programa de Qualificação: _____ %

Faina de Praticagem Acompanhada () Faina de Praticagem Executada ()

CIENTE:

Assinatura do Prático Monitor

Assinatura do Praticante de Prático

**EXAME DE HABILITAÇÃO PARA PRÁTICO
(PRACTICAL EXAM FOR PILOT)**

**AVALIAÇÃO DO COMANDANTE
(MASTER EVALUATION)**

NAVIO (SHIP)	BANDEIRA (FLAG)	IRIN	IMO

TIPOS DE MANOBRAS	EVALUATION/ GRADES
a. MANOBRA DO NAVIO E SERVIÇOS CORRELATOS ÀS FAINAS DE FUNDEAR, SUSPENDER, ATRACAR E DESATRACAR. <i>(SHIPS MANEUVER AND RELATED MANEUVERING TO A BERTH, UNMOORING, ANCHORING AND ANCHORING AWAY)</i>	
b. MANOBRA E EMPREGO DE REBOCADORES <i>(TUG`S EMPLOYMENT AND MANEUVERING)</i>	
c. NAVEGAÇÃO DE PRATICAGEM <i>(PILOTAGE NAVIGATION)</i>	
c. CONHECIMENTO DE ORDENS DE MANOBRA <i>(KNOWLEDGE OF MANEUVERING ORDERS)</i>	
d. SERVIÇO DE AMARRAÇÃO E DESAMARRAÇÃO <i>(MOORAGE AND DEMOORAGE DUTIES)</i>	

GRAUS PARA AVALIAÇÃO - DE 0 (ZERO) A 10 (DEZ)
(EVALUATION GRADES) - FROM 0 (ZERO) TO 10 (TEN)

EXCELLENT ()

VERY GOOD ()

GOOD ()

DEFICIENT ()

INAPT ()

(Se necessário, efetuar comentários no verso)

(If necessary coment at the paper back side)

COMANDANTE
(MASTER)

DECÁLOGO DE SEGURANÇA

1 - VIGIE O NAVIO E A CARGA

É dever de todo Comandante zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei nº 9.537/97 (LESTA) e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima. Toda a tripulação deverá cooperar na vigilância, em seu próprio interesse, comunicando ao Oficial de Quarto e/ou ao Comandante qualquer atividade suspeita.

2 - ILUMINE O NAVIO E SEU COSTADO

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

3 - ESTABELEÇA COMUNICAÇÕES PARA APOIO EXTERNO

Instale, sempre que possível, uma linha telefônica que seja de fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As Autoridades Portuárias mantêm um serviço permanente de combate à criminalidade. Peça auxílio pelo telefone.

Lembre-se ainda que (relacione as estações que estão em escuta permanente em VHF Canal 16). Estas estações poderão encaminhar o pedido de auxílio às autoridades competentes.

4 - CONTROLE OS ACESSOS À CARGA E AOS COMPARTIMENTOS HABITÁVEIS

A Câmara do Comandante é um dos principais objetivos dos assaltantes que buscam dinheiro e as chaves-mestra dos demais compartimentos habitáveis, para realizarem saques de objetos de valor de uso pessoal da tripulação e equipamentos náuticos existentes no passadiço. Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados à chave, sempre que seus ocupantes encontrarem-se ausentes.

A carga só será, normalmente, objeto de roubo ou furto se os marginais tiverem conhecimento prévio do seu conteúdo, por meio de informações colhidas por pessoas inescrupulosas que têm acesso ao conhecimento de embarque, ou mesmo por contatos prévios da prostituição com os tripulantes. Procure estivar os containers com cargas valiosas de forma a obstruir os seus tampões de acesso. Isole os meios de acesso ao navio e, também, os acessos às suas áreas internas, criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle pelo vigia ali postado.

5 - MANTENHA AS VIGIAS FECHADAS

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso a hábeis malfeitores: deixe-as fechadas com os grampos passados sempre que se ausentar. Procure manter, também, os acessos às áreas internas trancados, garantindo o controle de entrada e saída por meio do vigia de portaló.

6 - NÃO DEIXE OBJETOS DE VALOR EXPOSTOS

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

7 - MANTENHA AS ESCADAS RECOLHIDAS

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

8 - EM CASO DE ASSALTO

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

9 - MANTENHA OS VIGIAS CONTRATADOS SOB CONTROLE DO OFICIAL DE QUARTO

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

10 - COMUNIQUE À POLÍCIA FEDERAL QUALQUER OCORRÊNCIA RELATIVA A FURTO, ROUBO OU ASSALTO

As ocorrências envolvendo roubo ou assalto, tanto de carga quanto dos valores e objetos do navio ou tripulantes, devem ser comunicadas ao Departamento de Polícia Federal para as providências legais pertinentes. Essas informações possibilitarão, ainda, o estudo das medidas a serem adotadas para prevenção e combate a esses crimes, contribuindo para a garantia da segurança da tripulação e do navio.