



MARINHA DO BRASIL

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

25/001

PORTARIA Nº 53/DPC, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2020.

Altera as Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem - NORMAM-12/DPC (1ª Revisão).

O DIRETOR DE PORTOS E COSTAS, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 156, do Comandante da Marinha, de 3 de junho de 2004, e de acordo com o contido no artigo 4º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA).

Art. 1º Alterar as “Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem” (NORMAM-12/DPC), aprovadas pela Portaria nº 78/DPC, de 15 de abril de 2011, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 18 de abril de 2011; alterada pela Portaria nº 100/DPC, de 19 de maio de 2011, publicada no DOU de 20 de maio de 2011 (1ª Modificação); alterada pela Portaria nº 206/DPC, de 30 de setembro de 2011, publicada no DOU de 11 de outubro de 2011 (2ª Modificação); alterada pela Portaria nº 95, de 23 de maio de 2012, publicada no DOU de 30 de maio de 2012 (3ª Modificação); alterada pela Portaria nº 202/DPC, de 5 de outubro de 2012, publicada no DOU de 8 de outubro de 2012 (4ª Modificação); alterada pela Portaria nº 27/DPC, de 20 de fevereiro de 2013, publicada no DOU de 27 de fevereiro de 2013 (5ª Modificação); alterada pela Portaria nº 328/DPC, de 11 de novembro de 2013, publicada no DOU de 13 de novembro de 2013 (6ª Modificação); Portaria nº 194/DPC, de 8 de agosto de 2014, publicada no DOU de 11 de agosto de 2014 (7ª Modificação), Portaria nº 227/DPC, de 10 de setembro de 2014, publicada no DOU de 11 de setembro de 2014 (8ª Modificação); Portaria nº 77/DPC, de 6 de abril de 2015, publicada no DOU de 13 de abril de 2015 (9ª Modificação); Portaria nº 110/DPC, de 8 de maio de 2015, publicada no DOU de 11 de maio de 2015 (10ª Modificação); Portaria nº 218/DPC, de 20 de julho de 2015, publicada no DOU de 22 de julho de 2015 (11ª Modificação); Portaria nº 281/DPC, de 14 de setembro de 2015, publicada no DOU de 16 de setembro de 2015 (12ª Modificação); Portaria nº 348/DPC, de 16 de novembro de 2015, publicada no DOU de 18 de novembro de 2015 (13ª Modificação); Portaria nº 187/DPC, de 20 de junho de 2016, publicada no DOU de 22 de junho de 2016 (14ª Modificação); Portaria nº 310/DPC, de 14 de outubro de 2016, publicada no DOU de 18 de outubro de 2016 (15ª Modificação); Portaria nº 55/DPC, de 9 de março de 2017, publicada no DOU de 10 de março de 2017 (16ª Modificação); Portaria nº 82/DPC, de 4 de abril de 2017, publicada no DOU de 5 de abril de 2017 (17ª Modificação); Portaria nº 140/DPC, de 30 de maio de 2017, publicada no DOU de 31 de maio de 2017 (18ª Modificação); e Portaria nº 211/DPC, de 27 de maio de 2019, publicada no DOU de 28 de maio de 2019 (19ª Modificação), conforme abaixo especificado. Esta modificação é denominada 20ª Modificação.

63012.000733/2020-87

- I - No Capítulo 1 – “DA ESTRUTURA DO SERVIÇO DE PRATICAGEM”:
- a) Na Seção I – “INTRODUÇÃO”:
 - 1. No item 0102 – “APLICAÇÃO”:
 - 1.1 Incluir no final do item:

“As especificidades locais serão abordadas nas NPCP/NPCF, observando-se o estabelecido nestas Normas e em outros documentos afetos à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição hídrica.”
 - b) Na Seção II – “DEFINIÇÕES”:
 - 1. No item 0112 – “HABILITAÇÃO DE PRÁTICO”:
 - 1.1 Na alínea b) substituir o texto pelo seguinte:

“A manutenção da habilitação requer a execução de uma quantidade mínima quadrimestral, de fainas de praticagem, estabelecida no Plano de Manutenção da Habilitação elaborado pela CP com jurisdição sobre a ZP.”;
 - 2. No item 0120 – “REPRESENTANTE ÚNICO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM (RUSP)”:
 - 2.1 Substituir o texto pelo seguinte:

“É o Prático dirigente da Entidade de Praticagem que reúne todo o efetivo de Práticos de uma ZP e que representa a Praticagem junto à CP/DL/AG. Quando houver mais de uma Entidade de Praticagem será aquele indicado por consenso entre os PRT habilitados. Não havendo um entendimento, caberá ao CP/DL/AG a escolha do RUSP. A designação do RUSP será formalizada por meio de Portaria do CP/DL/AG.”; e
 - 3. No item 0121 – “SERVIÇO DE PRATICAGEM”:
 - 3.1 Incluir no final do item:

“OBS.: A Lancha de Prático poderá ser substituída pelo uso de helicóptero, devendo ser observadas as instruções contidas na NORMAM-27/DPC, em especial no tocante a operações em “helideque adaptado à meia-nau e na lateral de navios” e “área de pick-up de helicópteros em embarcações”.”;
- II - No Capítulo 2 – “DOS PRÁTICOS”:
- a) Na Seção I – “DO ACESSO À CATEGORIA DE PRATICANTE DE PRÁTICO”:
 - 1. No item 0216 – “PROVA PRÁTICO-ORAL (4ª ETAPA – ELIMINATÓRIA E CLASSIFICATÓRIA)”:
 - 1.1 Na alínea b) substituir o texto pelo seguinte:

“A prova prático-oral versará sobre os assuntos do conteúdo programático relacionados no Anexo 2-A, os quais, no entanto, poderão ser acrescidos, alterados e/ou atualizados no Edital.”;
 - b) Na Seção III – “DA EXECUÇÃO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM”:
 - 1. No item 0225 – “ORGANIZAÇÃO”:
 - 1.1 Na alínea d) substituir o texto pelo seguinte:

“A Atalaia deverá ser estruturada para atender de maneira eficiente e ininterrupta às necessidades do Serviço de Praticagem. Nos casos em que houver mais de uma

Atalaia homologada, será estabelecido pelo RUSP, sob a supervisão da CP/DL/AG, uma coordenação entre as Entidades de Praticagem, de modo que apenas uma das Atalaias atue como Estação de Praticagem da ZP para atender às solicitações das embarcações.

OBS.: Não havendo consenso entre os PRT habilitados quanto à Atalaia indicada pelo RUSP, caberá ao CP/DL/AG determinar a Estação de Praticagem.”;

2. No item 0226 – “ESCALA DE RODÍZIO ÚNICA DE SERVIÇO DE PRÁTICO”:

2.1 Alterar o título pelo seguinte:
“ESCALA DE RODÍZIO ÚNICA DE SERVIÇO DE PRÁTICO

(ERU)”;

3. No item 0227 – “ELABORAÇÃO DA ESCALA DE RODÍZIO ÚNICA DE SERVIÇO DE PRÁTICO”:

3.1 Alterar o título do item pelo seguinte:
“ELABORAÇÃO DA ERU”;

3.2 Na alínea b) substituir o texto pelo seguinte:

“O RUSP levará em conta as peculiaridades locais de cada ZP para a elaboração da Escala, a qual deverá ser entregue para apreciação e ratificação do CP/DL/AG em até 5 (cinco) dias úteis antes do início do mês em que irá vigorar.”;

3.3 Na alínea c):

3.3.1 Na subalínea 6) substituir o texto pelo seguinte:

“O número de Práticos em Período de Escala deve ser sempre suficiente para que, cumpridas as regras acima, não ocorram falhas ou atrasos no atendimento às solicitações de fainas de praticagem, mesmo nos momentos de maior intensidade de movimentação de embarcações ou indisponibilidade de PRT em Escala por motivo de força maior.”;

3.4 Na alínea d) substituir o texto pelo seguinte:

“Nas ZP onde existam duas ou mais Entidades de Praticagem, a Escala de Rodízio Única de Serviço de Prático também será elaborada pelo RUSP, devendo ser entregue para apreciação e ratificação do CP/DL/AG em até 5 (cinco) dias úteis antes do início do mês em que irá vigorar.”; e

3.5 Na alínea e) substituir o texto pelo seguinte:

“Os pedidos de trocas de serviço entre Práticos devem ser comunicados ao CP/DL/AG, com a antecedência estabelecida por estes para fins de análise e eventual atendimento, devendo o pedido ser despachado em até 48 (quarenta e oito) horas antes do início do serviço em questão. Na hipótese de troca de serviço ao fundamento de “força maior”, sem prévia manifestação da CP/DL/AG, esta deverá ser informada oportunamente ou quando do término do Período de Escala, com as devidas justificativas.”

c) Na Seção IV – “DOS DEVERES”:

1. No item 0228 – “DOS DEVERES DO PRÁTICO”:

1.1 Na alínea a):

1.1.1 Na subalínea 15) substituir o texto pelo seguinte:

“Cumprir o número mínimo de fainas de praticagem estabelecido para manter-se habilitado em toda a ZP;

1.1.2 Na subalínea 21) substituir o texto pelo seguinte:
“Realizar o Curso de Atualização para Práticos (ATPR) de acordo com o item 0251 destas Normas; e”;

d) Na Seção VI – “DA MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO”:
1. No item 0239 – “COMPROVAÇÃO DAS FAINAS DE PRATICAGEM REALIZADAS”:

1.1 Na alínea a) substituir o texto pelo seguinte:
“O Comprovante de Faina de Praticagem, constante do Anexo 2-G, será preenchido pelo Prático responsável pela faina e deverá ficar sob a guarda do mesmo, à disposição da Autoridade Marítima para eventuais verificações, por um período de dois anos. No documento deverão constar as assinaturas do Prático e do Comandante da embarcação atendida.”

1.2 Na alínea c) substituir o texto pelo seguinte:
“Cada Prático e Praticante de Prático deverá possuir um e-mail pessoal para contato registrado na DPC, a ser encaminhado via CP/DL/AG, o qual será utilizado para:

- envio da senha inicial de acesso;
- recuperação de senha; e
- troca de informações com o responsável técnico pelo sistema na DPC (dpc.sistemas@marinha.mil.br ou 21-2104-5200).”;

2. No item 0240 – “AFASTAMENTO DO PRÁTICO PELO DESCUMPRIMENTO DO PLANO DE MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO”:

2.1 No último parágrafo substituir o texto pelo seguinte:
“O Prático deverá informar ao CP quando pronto para voltar a praticar, permitindo assim que seja estabelecido o Plano de Recuperação de Habilitação, onde este irá atuar como “Prático assistente” na faina de praticagem de um Prático qualificado da ZP.”;

3. No item 0241 – “RECUPERAÇÃO DA HABILITAÇÃO”

3.1. Substituir o texto pelo seguinte:
“A recuperação da habilitação é condicionada ao cumprimento de um Plano de Recuperação de Habilitação que considerará o período em que o Prático tiver deixado de cumprir o Plano de Manutenção da Habilitação, conforme indicado:

a) Por um período de um quadrimestre - participar como Prático assistente no quadrimestre subsequente de, no mínimo, 25% do número de fainas previsto no Anexo 2-F. Esta situação não desobrigará o PRT de executar, após a recuperação, o número mínimo de fainas do respectivo quadrimestre na Escala, reduzido do número de manobras que executou como assistente.

b) Por um período de dois quadrimestres consecutivos - participar como Prático assistente no quadrimestre subsequente de, no mínimo, 50% do número de fainas previsto no Anexo 2-F. Esta situação não desobrigará o PRT de executar, após a recuperação, o número mínimo de fainas do respectivo quadrimestre na Escala, reduzido do número de manobras que executou como assistente.

c) Por um período de três a cinco quadrimestres consecutivos - participar como Prático assistente no quadrimestre subsequente de, no mínimo, 75% do número de fainas previsto no Anexo 2-F. Esta situação não desobrigará o PRT de executar, após a recuperação, o número mínimo de fainas do respectivo quadrimestre na Escala, reduzido do número de manobras que executou como assistente.

Obs.:

(1) o CP, a seu critério e com o auxílio do RUSP, poderá, além do estabelecimento de um número de fainas superior ao mínimo preconizado, discriminar as fainas de praticagem a serem cumpridas pelo Prático na condição de Prático assistente.

(2) nas situações b) e c), antes de se dar início ao Plano de Recuperação de Habilitação, o Prático deverá apresentar novo exame médico e psicofísico, conforme previsto no item 0249 desta Norma, cujo respectivo Laudo servirá para a verificação da normalidade de suas condições físicas e mentais.

(3) o mês de janeiro é a referência para início da contagem dos quadrimestres.

(4) o Prático assistente deverá comunicar ao CP quando cumprido o Plano de Recuperação, de modo que este, após a verificação das fainas executadas, possa expedir uma portaria de reintegração do PRT à Escala de Rodízio (a formalização também poderá ser feita pelo RUSP).”;

e) Na Seção VII – “HABILITAÇÃO DE COMANDANTE PARA DISPENSA DE USO DO PRÁTICO”:

1. No item 0242 – “HABILITAÇÃO”:

1.1 Substituir o texto pelo seguinte:

“a) A DPC poderá habilitar o Comandante de embarcação, de bandeira brasileira, a conduzir a mesma embarcação sob seu comando no interior de uma ZP específica ou em parte dela, sendo-lhe atribuído, no que couber, os mesmos deveres do Prático definidos no item 0228.

b) Nas ZP com navegação de praticagem superior a trinta milhas, situação que pode exigir a presença de dois Práticos a bordo, o Comandante devidamente habilitado pela DPC poderá substituir um dos Práticos no revezamento, de acordo com o previsto no item 0227.

c) A habilitação do Comandante será concedida por portaria do Comando do Distrito Naval (ComDN) responsável pela ZP e limitada à embarcação no período sob o seu comando, trecho a ser navegado e porto/terminal solicitado. Qualquer alteração dos requisitos estabelecidos na portaria implicará na sua revogação, cabendo ao armador informar prontamente a situação ao ComDN e CP responsáveis pela ZP.

d) Navios de passageiros (cruzeiros), navios-tanque (petroleiros, gaseiros e químicos) ou navios com carga(s) embaladas que apresentem o risco de explosão em massa (Classe 1.1 do International Maritime Dangerous Goods - IMDG - Code) não poderão possuir Comandante com habilitação.

e) Serão também avaliados pela AM aspectos correlacionados com as peculiaridades da ZP, os quais possam apresentar óbices considerados inaceitáveis para a segurança da navegação ou que prejudiquem a manutenção da qualificação dos PRT.

f) O Capítulo 4 desta norma deverá ser consultado para os casos de dispensa do Serviço de Praticagem para embarcações classificadas exclusivamente para navegação interior, embarcações de apoio marítimo até 5.000AB, dragas em operação até 5.000AB e petroleiros até 3.000AB.

g) Caberá ao armador assumir todos os custos decorrentes do processo de habilitação.

h) Casos de habilitação não previstos em norma serão tratados pela DPC.”;

2. No item 0243 – “DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS”:

2.1 Substituir o texto pelo seguinte:

“O Comandante, para ser habilitado de acordo com o item anterior, deve:

a) Estar exercendo a função de comandante, na embarcação e trecho de interesse, por um período mínimo de 24 (vinte e quatro) meses.

b) Ter realizado no porto ou terminal de interesse, durante o período supracitado, um mínimo de 18 (dezoito) fainas de praticagem, sendo obrigatoriamente 12 (doze) atracações/detracções, considerando-se os últimos 6 (seis) meses que antecederam o mês de solicitação do armador (os requisitos serão atestados através dos comprovantes de faina de praticagem - Anexo 2-G ou 2-H desta norma).

c) Possuir Atestado de Saúde Ocupacional (ASO) dentro da data de validade.

d) Possuir Certificado de Competência (DPC-1031) dentro da data de validade, etiqueta da Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) e folhas de registros de embarque na CIR na função de comandante.

e) Decorrente das especificidades das diversas ZP, caberá ao ComDN e/ou CP estabelecerem, caso julgado necessário, requisitos adicionais para a habilitação por meio de publicação de portaria ou instrução em NPCP/CF.”;

3. No item 0244 – “PROCEDIMENTOS”:

3.1 Substituir o texto pelo seguinte:

“O processo de habilitação deverá dar entrada, por ofício, na CP com jurisdição da ZP envolvida, cabendo ao ComDN, com o apoio técnico da DPC, DHN, CASNAV e da própria CP, a condução de todo o processo.

a) 1ª FASE DO PROCESSO - APRESENTAÇÃO, VERIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE DOCUMENTOS

1) Ao armador caberá:

(a) indicar o Comandante, a embarcação, o trecho e o porto/terminal de interesse;

(b) apresentar cópias das documentações que comprovem os requisitos preconizados no item 0243, com exceção da declaração do Comandante, a qual deverá ser original ou autenticada;

(c) indicar simulador para a avaliação do Comandante; e

(d) apresentar a apólice de seguro e casco e o P&I do International Group of P&I Clubs.

2) À CP caberá:

(a) verificar as indicações;

(b) verificar se a documentação apresentada atende ao preconizado na alínea anterior ou às necessidades da AM;

(c) verificar se o simulador atende aos requisitos;

(d) verificar as apólices quanto às suas validades e prêmios;

(e) verificar se o CTS da embarcação está adequado à situação;

(f) efetuar inspeção de Flag State Control na embarcação indicada; e

(g) encaminhar o expediente recebido ao ComDN, com cópia para a DPC, DHN e CASNAV, com as apreciações iniciais julgadas pertinentes.

3) Ao ComDN caberá:

(a) solicitar à DPC, DHN e CASNAV subsídios que contribuam para a análise de toda documentação recebida e respectiva emissão de um parecer pelo ComDN, o qual aprovará ou não o início do processo de habilitação.

(b) o parecer será encaminhado ao armador e deverá conter as críticas, orientações e determinações julgadas pertinentes, cabendo a esse promover as adequações necessárias, reapresentando a solicitação ao ComDN.

(c) quando julgar pertinente aprovar o início da 2ª Fase.

b) 2ª FASE DO PROCESSO – ELABORAÇÃO DO PLANO DE GERENCIAMENTO DE RISCOS - PGR

1) O PGR será elaborado por especialista em análise de riscos e deverá apresentar todas as atividades e procedimentos a serem adotados para o estabelecimento do processo de obtenção e manutenção da habilitação pelo Comandante da embarcação. Este documento, resumidamente, deverá conter um Estudo de Análise de Riscos (EAR) e um Plano de Ação de Emergências (PAE):

(a) EAR - consiste na identificação dos perigos, avaliando-se a frequência de ocorrência e severidade dos mesmos, além de fornecer os subsídios necessários para a implementação de medidas mitigadoras para a redução e o controle dos riscos durante as fainas de praticagem.

(b) PAE - consiste no estabelecimento das diretrizes necessárias para a atuação em situações emergenciais que tenham potencial para causar acidentes ou incidentes de navegação.

2) De uma forma geral, o processo de gerenciamento de riscos segue a seguinte sequência de eventos:

(a) identificação do(s) trecho(s) ou local(ais) solicitado(s);

(b) identificação dos riscos;

(c) avaliação dos riscos (análise qualitativa e/ou quantitativa);

(d) identificação e priorização das medidas mitigatórias a serem implementadas;

(e) elaboração de um relatório da análise de risco e encaminhamento do mesmo à autoridade competente, com cópia para todos os participantes. Este documento deverá conter: descrição do trecho e do porto/terminal, partes interessadas que participaram da análise e suas expertises, perigos e cenários identificados, medidas de mitigação identificadas e recomendadas, matriz de risco e outras informações julgadas úteis;

(f) implementação das medidas mitigatórias indicadas no relatório; e

(g) controle/monitoramento das medidas implementadas.

Ressalta-se a importância da participação das partes interessadas, as quais foram identificadas na 1ª FASE, em toda a sequência de eventos. Em função da metodologia de análise de risco a ser aplicada, os supracitados eventos podem ser alterados.

3) Ao armador caberá:

(a) apresentar o PGR ao ComDN, com cópia para a DPC, DHN, CASNAV, CP e demais partes interessadas; e

(b) implementar o PGR de acordo com as orientações e/ou determinações estabelecidas pelo ComDN.

4) Ao ComDN caberá:

(a) solicitar subsídios à DPC, DHN, CASNAV e CP para avaliação do PGR. Se necessário, as demais partes interessadas poderão ser consultadas;

(b) ratificar ou não o PGR;

(c) não ratificando, informar ao armador as motivações e, se aplicável, as alterações necessárias;

(d) ratificando, autorizar o início da implementação das mitigações e demais ações decorrentes do PGR; e

(e) autorizar o início da 3ª FASE quando avaliar que as mitigações e ações porventura ainda não implementadas não impedem o bom andamento do processo, impondo as restrições ou condições julgadas cabíveis.

c) 3ª FASE DO PROCESSO – AVALIAÇÃO EM SIMULADOR

1) A simulação deverá contemplar, quando aplicável, as mitigações estabelecidas no PGR, possibilitando assim que seja possível avaliar a eficácia das mesmas.

2) Requisitos gerais do simulador:

(a) ser do tipo FMSS (“full mission shiphandling simulator”), com requisitos de pesquisa e engenharia, e multiplayer (para o uso de rebocadores), sendo capaz de reproduzir e interagir as condições ambientais do porto/terminal e características hidrodinâmicas da embarcação e dos rebocadores, possibilitando assim duplicar, o mais fiel possível, todo o ambiente para a condução das avaliações em ambiente controlado.

(b) ser capaz de simular, o mais fielmente possível as condições ambientais, as características geográficas dos trechos de navegação (incluindo seus pontos críticos), bem como do porto e/ou terminal, e as características hidrodinâmicas da embarcação proposta e dos rebocadores portuários com características semelhantes aos existentes para apoio portuário na área proposta, possibilitando assim a realização de avaliações dos Comandantes em ambiente controlado;

(c) ser capaz de simular as características operacionais dos equipamentos disponíveis no passadiço do navio proposto: repetidoras da giro, sistema de governo e suas indicações, controle das máquinas, ECDIS e radar, dentre outros, com nível de realismo adequado aos objetivos da avaliação do Comandante, considerando também suas capacidades, limitações e tolerâncias;

(d) ser dotado de realismo comportamental suficiente e necessário que permita a avaliação da habilidade do Comandante, adequada aos objetivos da habilitação, nas variedades de condições, abrangendo situações de emergência e de perigo; e

(e) permitir que os avaliadores controlem, monitorem e registrem os exercícios em prol da avaliação do Comandante.

3) Requisitos específicos do simulador:

A empresa, órgão ou instituição contratada para a realização das simulações deverá atender e fornecer informações dos requisitos estabelecidos no Relatório PIANC (Capability of ship manoeuvring simulation models for approach channels and fairways in Harbours), Bulletin 77 (1992) e nas resoluções da IMO “MSC 1053” e “MSC 137 (76)”, descrevendo o modelo matemático/hidrodinâmico:

(a) dos cascos, para as condições de plena carga e lastro;

(b) das máquinas principais, do sistema de governo e dos thrusters;

(c) dos propulsores e dos lemes;

(d) da interação entre cascos, propulsores e lemes;

(e) das vias navegáveis e da área portuária;

(f) dos efeitos de águas confinadas: águas rasas e margens;

(g) dos efeitos de interação entre navios e rebocadores;

(h) dos efeitos de força dos ventos, onda e correntes sobre os navios;

(i) dos rebocadores e interação com as manobras a serem realizadas

pelos navios; e

(j) dos cabos de amarração e defensas.

4) Caberá a uma banca examinadora indicar quais e quantas fainas de praticagem serão avaliadas, bem como estabelecer os critérios de pontuação que determinarão a aprovação ou não do Comandante. Em caso de reprovação, o Comandante poderá requerer, dentro de um prazo de 15 (quinze) dias corridos, uma segunda avaliação, sendo que uma nova reprovação significará o encerramento do processo.

5) A banca examinadora será estabelecida pelo ComDN, sendo composta por um Oficial Superior do Corpo da Armada com experiência em comando de navio, um PRT da respectiva ZP e um CLC/CCB com experiência em comando de navio com Arqueação Bruta (AB) igual ou superior ao navio indicado. O CLC/CCB e o PRT poderão ser substituídos por Oficial Superior da ativa ou da reserva remunerada, do Corpo da Armada, com experiência em comando de navio (caso necessário, poderão ser convocados pelo ComDN outros membros para sua composição).

d) 4ª FASE DO PROCESSO – AVALIAÇÃO A BORDO

1) Esta fase é condicionada à implementação completa do PGR, cabendo ao ComDN a determinação do seu início.

2) Caberá à banca examinadora composta para a 3ª Fase indicar quais e quantas fainas de praticagem serão avaliadas, bem como estabelecer os critérios de pontuação que determinarão a aprovação ou não do Comandante. A reprovação significará o encerramento do processo.

e) 5ª FASE DO PROCESSO – ACOMPANHAMENTO E MANUTENÇÃO DA QUALIFICAÇÃO

1) O ComDN poderá proceder a uma reavaliação da habilitação concedida ao Comandante, no caso do mesmo se envolver em um incidente ou acidente da navegação, no trecho em que se encontra habilitado.

2) Conforme descrito no subitem b), inciso 1), diante das diversas especificidades entre as ZP, bem como diferentes escalas das embarcações, os requisitos atinentes à manutenção da qualificação do Comandante deverão ser tratados quando por ocasião da elaboração do PGR.

3) O Comandante habilitado será inserido no SISGEVI_PRÁTICO para efeito de acompanhamento e verificação do cumprimento dos requisitos estabelecidos para a manutenção da qualificação pela CP. O não cumprimento dos requisitos cancelará a respectiva habilitação.”;

f) Na Seção IX – “EXAMES MÉDICO E PSICOFÍSICO AFETOS AOS PRÁTICOS”:

1. No item 0249 – “EXAMES MÉDICO E PSICOFÍSICO”:

1.1 Na alínea a) “Controle Periódico” substituir o texto pelo seguinte:

“1) O exercício das atividades de Prático requer do aquaviário condições físicas e mentais dentro de um padrão mínimo de saúde e higidez física que permita máxima atenção em fainas de praticagem por longas horas, horários irregulares de trabalho, embarque e desembarque a bordo no mar em condições meteorológicas adversas e outras adversidades inerentes ao Serviço de Praticagem.

2) Para que o Prático possa desempenhar com segurança as suas atividades, deverá estar com sua aptidão física e mental em condições aceitáveis para o serviço, atestadas por um profissional médico, com especialização em Medicina do Trabalho.

3) O Prático poderá optar por ser inspecionado pela Junta Regular de Saúde da Marinha (JRS) da respectiva ZP. Nesta situação, o Prático deverá encaminhar requerimento ao CP responsável pela ZP solicitando o seu encaminhamento à JRS. As despesas decorrentes da perícia médica serão de responsabilidade do Prático.

4) A aptidão do Prático deverá ser atestada por meio de emissão do Laudo de Avaliação Médica e Psicofísica do Prático (Anexo 2-J, páginas 2-J-1 a 2-J-7). O médico deverá observar rigorosamente os parâmetros estabelecidos nesta Seção, sempre considerando as exigências das atividades do Serviço de Praticagem descritas no referido Anexo, sendo competente apenas para emissão de laudos de aptidão.

5) Na hipótese de identificação de condição médica que não atenda aos parâmetros estabelecidos e/ou implique em incapacidade para a atividade do Serviço de Praticagem, o médico deverá sugerir ao CP/DL/AG da ZP o encaminhamento do Prático para a Junta de Saúde da Marinha do Brasil, descrevendo os motivos que impediram a aptidão.

6) Caberá a cada Prático apresentar ao CP/DL/AG com jurisdição sobre a ZP, conforme previsto no item 0228 e na periodicidade na tabela abaixo, o respectivo Laudo de Avaliação Médica e Psicofísica, contado a partir da data lançada pelo médico (ou JRS) no último Laudo de Avaliação Médica e Psicofísica apresentado. O Prático não poderá concorrer à Escala de Rodízio Única de Serviço de Prático quando deixar de apresentar o respectivo Laudo de Avaliação Médica e Psicofísica, devendo comunicar o fato, imediatamente, à CP/DL/AG e ao dirigente da respectiva Entidade de Praticagem, se for o caso.

IDADE	PERIODICIDADE
ATÉ 50 ANOS	TRIENAL
DE 51 A 70 ANOS	BIANUAL
MAIS DE 70 ANOS	ANUAL

1.2 Na alínea e) “Procedimentos”:

1.2.1 Na subalínea 1) substituir o texto pelo seguinte:

“Os inspecionados serão apresentados às JRS da ZP de sua jurisdição por ofício no grau de sigilo reservado, contendo como anexo cópia autenticada do último Laudo de Avaliação Médica e Psicofísica do Prático (Anexo 2-J).”;

1.2.2 Na subalínea 2) substituir o texto pelo seguinte:

“Por ocasião da IS para VDF, a JRS deverá preencher novo Anexo 2-J e encaminhá-lo para a Autoridade solicitante, por meio de ofício, reservado, mantendo cópia na JRS para subsidiar posterior reavaliação.”;

III - No Capítulo 3 – “LANCHA DE PRÁTICO, LANCHAS DE APOIO E ATALAIA”:

a) Na Seção III – “ATALAIA”:

1. No item 0313 – “ESTRUTURA OPERACIONAL”:

1.1 Excluir alínea e);

2. No item 0314 – “DOTAÇÃO MÍNIMA DE MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DA ATALAIA”:

2.1 Na alínea a) “Comunicações”:

2.1.1 Na subalínea 4) substituir o texto pelo seguinte:

“Operadores radiotelefonistas ou operadores de Atalaia bilíngues (Inglês-Português) disponíveis 24 horas ininterruptas; e”;

IV - No Capítulo 4 – “DAS ZONAS DE PRATICAGEM”:

a) No item 0404 – “PRATICAGEM DE CARÁTER OBRIGATÓRIO OU FACULTATIVO”:

1. Na alínea c):

1.1 Na subalínea 5);

1.1.1 Na letra (a) substituir o texto pelo seguinte:

“Certificado(s) de Competência(s) do(s) comandante(s) da embarcação;”;

1.1.2 Na letra (c) substituir o texto pelo seguinte:

“cópia de, no mínimo, quatro (4) Comprovantes de Faina de Praticagem (Anexo 2-G), para confirmação de que o(s) comandante(s) da embarcação indicado(s) foi(ram) assessorado(s) pela praticagem e está(ão) familiarizado(s) com a navegação e atracação/desatracação no local solicitado.

OBS.: a exigência acima só se aplica para o(s) Porto(s) ou TUP que apresente(m) manobra(s) mais complexa(s), devendo ser discriminado(s) em NPCP/NPCF ou portaria específica da CP.

Além das alíneas supracitadas, serão também avaliados pela DPC aspectos correlacionados com as peculiaridades da área e que possam apresentar óbices para a segurança da navegação ou manutenção da qualificação dos Práticos.

1.2 Na subalínea 6);

1.2.1 Na letra (b) substituir o texto pelo seguinte:

“O trajeto esteja compreendido entre a área de dragagem e a área de despejo, tendo sido realizado adestramento com Prático a bordo de, no mínimo, cinco navegações de praticagem entre a área de dragagem e área de despejo e cinco navegações de praticagem entre a área de despejo e área de dragagem no supracitado trajeto (nesta situação a autorização para dispensa do Serviço de Praticagem será concedida pela CP);”;

1.2.2 Na letra (c) substituir o texto pelo seguinte

“Para o fundeio, atracação ou desatracação no Porto ou TUP de operação, as embarcações com AB até 5000 deverão cumprir as mesmas instruções preconizadas nas subalíneas 4) e 5), da alínea c) do item 0404; e”;

V - No Capítulo 5 – “PREÇOS DOS SERVIÇOS DE PRATICAGEM”:

a) Alterar o título do capítulo pelo seguinte:

“COBRANÇA DOS SERVIÇOS DE PRATICAGEM”;

b) Excluir o item 0501 – “FIXAÇÃO DOS PREÇOS”;

c) Renumerar o item 0502 para 0501;

VI - Substituir o ANEXO 2-G – “COMPROVANTE DE FAINA DE PRATICAGEM”, pelo o que acompanha esta Portaria;

VII - No ANEXO 4-A – “RELAÇÃO DAS ZONAS DE PRATICAGEM”:

a) No item 12 – “ZP-SALVADOR, PORTOS E TERMINAIS DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS E ILHÉUS (BA)” alterar o texto pelo seguinte:

“Do ponto de espera de prático até os locais de atracação.

A praticagem é facultativa para as embarcações nacionais e estrangeiras, de qualquer arqueação bruta, que suspendam dos fundeadouros internos (I, II e III) da Baía de Todos os Santos (BTS) em demanda à saída da barra da BTS.

A praticagem é obrigatória em todos os terminais da Bahia (Salvador, Tecon, Aratu, Usiba, BNA, Dow Química, TPC, TEMADRE, TRBA, Ford, São Roque do Paraguaçu e Ilhéus), para os fundeios nos fundeadouros internos I, II, III, IV e VI; e o suspender dos navios dos fundeadouros IV e VI.”;

VIII - Substituir o ANEXO 4-B – “PONTOS DE ESPERA DO PRÁTICO”, pelo o que acompanha esta Portaria;

IX - Substituir o ANEXO 4-D – “TRECHOS FACULTATIVOS DAS ZONAS DE PRATICAGEM”, pelo o que acompanha esta Portaria; e

X - Substituir o ANEXO 4-E – “QUADRO RESUMO DE SERVIÇO DE PRATICAGEM”, pelo o que acompanha esta Portaria.

Art. 2º Realizadas pequenas correções ortográficas e de formatação em toda a norma.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação em DOU.

ROBERTO GONDIM CARNEIRO DA CUNHA

Vice-Almirante

Diretor