



REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO DE NATAL



AGOSTO/2020

Comissão para minutar o REP (Portaria DP nº 244/2019 e nº 016/2020):

Vinicius Guilherme Cavalcante
Presidente da Comissão / Engenheiro Eletricista

Lúcio Henrique Pereira Torres
Gerente Comercial

Maria da Conceição Fernandes de Medeiros
Coordenadora de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho

Eric Gomes Chao
Engenheiro de Segurança do Trabalho

George Hallan Nogueira Serafim de Melo
Técnico Portuário

Patrícia Maria de Medeiros Andrade
Advogada

Keronninn Moreno de Lima Bessa
Colaboradora/Bióloga

ÍNDICE DE REVISÕES				
REVISÃO	DESCRIÇÃO			
00	REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO DE NATAL			
REVISÕES	00	01	02	03
DATA	Agosto/2020			
ELABORAÇÃO	Equipes CODERN			
VERIFICAÇÃO	Comissão			
APROVAÇÃO	DIREXE			
VALIDAÇÃO	MINFRA			

Sumário

1	APRESENTAÇÃO	8
1.1	INTRODUÇÃO	8
1.1.1	APRESENTAÇÃO	9
1.1.2	EQUIPE RESPONSÁVEL	9
1.1.3	ATO DE APROVAÇÃO DO REP E CÓPIA DA PUBLICAÇÃO DO EXTRATO DO DOU	9
1.1.4	ESTRUTURA DO REP	10
1.1.5	EXPLICITAÇÃO DE SUGESTÃO DO PÚBLICO USUÁRIO	10
2	OBJETO E ABRANGÊNCIA	10
2.1	OBJETO E ABRANGÊNCIA	10
3	ASPECTOS INSTITUCIONAIS	10
3.1	ASPECTOS INSTITUCIONAIS	11
3.1.1	ENTIDADE RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO	11
3.1.2	LOCALIZAÇÃO	11
3.1.3	REGIME JURÍDICO DA EXPLORAÇÃO DO PORTO	12
3.1.4	ORGANOGRAMA	15
3.1.5	CORPO DIRETIVO	16
3.2	COMPLEMENTO	16
4	DEFINIÇÕES	17
4.1	DEFINIÇÕES	17
4.2	GLOSSÁRIO	20
5	COMPETÊNCIAS	21
5.1	INTRODUÇÃO	21
5.2	COMPETÊNCIAS	22
5.2.1	AUTORIDADE PORTUÁRIA	22
5.2.2	AUTORIDADE MARÍTIMA	23
5.2.3	AUTORIDADE ADUANEIRA	24
5.2.4	POLÍCIA FEDERAL	25
5.2.5	ANVISA	25
5.2.6	MAPA	27
5.2.7	OGMO	27
5.2.8	IBAMA	29
5.2.9	MTE	29
5.2.10	ANTAQ	30
6	CÓDIGO DE CONDUTA (CÓDIGO DE ÉTICA)	33
6.1	INTRODUÇÃO	33

6.2	CÓDIGO DE CONDUTA	33
7	EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO PORTO	34
7.1	INTRODUÇÃO	34
7.2	MECANISMOS DE PROTEÇÃO AO USUÁRIO	34
7.3	MECANISMOS DE FOMENTO E DE INCENTIVOS A INVESTIMENTOS	35
7.4	HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO	38
7.5	JORNADAS DE TRABALHO	38
7.6	FERIADOS LEGAIS	39
7.7	PRESTADORES DE SERVIÇOS	40
8	UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS OPERACIONAIS DE USO PÚBLICO	41
8.1	CONDIÇÕES GERAIS DE UTILIZAÇÃO	41
8.2	UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACOSTAGEM E ATRACAÇÃO	44
8.3	UTILIZAÇÃO DOS SISTEMAS VIÁRIOS	47
8.3.1	ACESSOS INTERNOS DO PORTO	47
8.3.1.1	VIAS DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA	47
8.3.1.2	VIAS DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA	48
8.3.2	ACESSOS TERRESTRES	48
8.3.2.1	RODOVIÁRIOS	48
8.3.2.2	FERROVIÁRIOS	50
8.3.2.3	DUTOVIÁRIOS	51
8.3.3	ACESSOS HIDROVIÁRIOS	51
8.3.4	ACESSOS AQUAVIÁRIOS	52
8.3.4.1	CANAL DE ACESSO	52
8.4	UTILIZAÇÃO DAS REDES DE SERVIÇOS PÚBLICOS	52
8.4.1	ENERGIA ELÉTRICA	52
8.4.2	ABASTECIMENTO DE ÁGUA	53
8.4.3	DRENAGEM E ESGOTO	53
8.4.4	TELECOMUNICAÇÕES	54
8.4.4.1	SERVIÇO DE INTERNET	54
8.4.4.2	SERVIÇO DE TELEFONIA FIXA	54
8.4.4.3	SERVIÇO DE TELEFONIA MÓVEL	54
8.4.4.4	SERVIÇO DE RÁDIO COMUNICADOR	55
8.5	UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES REMANESCENTES DE ARMAZENAGEM	55
8.5.1	MERCADORIAS/CARGAS	55
8.5.2	ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS/CARGAS	57
8.6	UTILIZAÇÃO DAS DEMAIS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE USO PÚBLICO	59
9	UTILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES NÃO OPERACIONAIS	59
9.1	INTRODUÇÃO	59

10	UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SOB GESTÃO DE TERCEIROS	61
10,1	UTILIZAÇÃO DAS ÁREAS ARRENDADAS	61
10.2	UTILIZAÇÃO DAS ÁREAS SOB OUTRO TIPO DE OCUPAÇÃO	61
11	UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO DE USO PÚBLICO	61
11.1	INTRODUÇÃO	61
11.1.1	CANAL DE ACESSO	61
11.1.2	BACIA DE EVOLUÇÃO	63
11.1.3	ÁREAS DE FUNDEIO	63
11.1.4	BARRA	65
11.1.5	SINALIZAÇÃO NAÚTICA	65
11.1.6	INTERFERÊNCIA NO ACESSO AQUAVIÁRIO	67
11.2	PROGRAMA DE DRAGAGEM	67
11.3	OBRAS DE ABRIGO	67
11.4	NORMAS DE TRÁFEGO E PERMANÊNCIA DE NAVIOS	67
11.4.1	CALADOS MÁXIMOS RECOMENDADOS	67
11.4.2	VELOCIDADES DE NAVEGAÇÃO	68
11.5	SERVIÇOS DE PRATICAGEM, LANCHAS DE PRÁTICO E DE REBOCADOR	68
11.5.1	SERVIÇO DE PRATICAGEM	68
11.5.2	SERVIÇO DE REBOCADOR	68
11.6	SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE TRÁFEGO DE NAVIOS	69
11.7	SISTEMA DE SINALIZAÇÃO NAÚTICA	69
11.8	PRIORIDADE DE ATRACAÇÃO	69
11.9	SISTEMA DE MONITORAMENTO DE ATRACAÇÃO	70
12	UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DE USO PÚBLICO	70
12.1	EQUIPAMENTOS FLUTUANTES	70
12.2	GUINDASTE DE CAIS	70
12.3	OUTROS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS	70
13	UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DE TERCEIROS, DE USO PÚBLICO	70
13.1	REGULAMENTAÇÃO	70
13,2	EQUIPAMENTOS FLUTUANTES	71
13.3	GUINDASTE DE CAIS	71
13.4	OUTROS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS	71
14	OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	72
14.1	OPERAÇÕES PORTUÁRIAS PELA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO	72
14.2	OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – CARACTERÍSTICAS DO PORTO	78
14.3	OPERADORES PORTUÁRIOS	79
14.4	MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS	79
14.5	ARMAZENAGEM NAS INSTALAÇÕES DE USO PÚBLICO	79

14.5.1	PÁTIO SUL	80
14.5.2	PÁTIO NORTE	80
14.5.3	PÁTIO INTERMEDIÁRIO	80
14.5.4	FAIXA DO CAIS	80
14.6	TRANSPORTE DE MERCADORIAS NOS RECINTOS PORTUÁRIOS	81
14.6.1	SERVIÇOS DE APOIO À EMBARCAÇÃO	81
14.7	TRABALHO PORTUÁRIO	81
14.8	TARIFA PORTUÁRIA	82
14.9	PREÇO DOS SERVIÇOS DOS OPERADORES, REBOCADORES E PRATICAGEM	82
15	SERVIÇOS NÃO PORTUÁRIOS	82
15.1	TRÂNSITO DE MERCADORIAS NAS VIAS DE USO PÚBLICO	82
15.2	CARREGAMENTO DE BAGAGEM	82
15.3	AMARRAÇÃO DE NAVIO	82
15.4	FORNECIMENTO DE MATERIAL DE ESTIVA	82
15.5	ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL A EQUIPAMENTOS E EMBARCAÇÕES	82
15.6	COLETA DE RESÍDUOS NO PORTO, INCLUSIVE EM EMBARCAÇÕES, E DESTINAÇÃO	83
15.7	CERTIFICAÇÃO DE MERCADORIAS	83
15.8	MANUTENÇÃO E REPAROS	83
15.9	OUTROS SERVIÇOS À CARGA E AO NAVIO	83
16	MEIO AMBIENTE, SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO	83
16.1	SEGURANÇA NA OPERAÇÃO PORTUÁRIA	83
16.2	PLANO DE AJUDA MÚTUA (PAM)	84
16.3	PLANO DE CONTINGÊNCIAS	85
16.4	PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL (PEI) E PLANO DE ÁREA	85
16.5	PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS (PGRS)	87
16.6	PROGRAMAS DE BOAS PRÁTICAS	87
16.6.1	GERENCIAMENTO DE RISCOS AMBIENTAIS	88
16.6.2	GERENCIAMENTO DE RISCOS À SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR	88
17	RELAÇÕES PORTO-CIDADE	90
17.1	REVITALIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS	90
17.2	INTERFACE PORTO-CIDADE	90
17.3	RELACIONAMENTO COM AS COMUNIDADES NO ENTORNO DO PORTO	91
18	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA PORTUÁRIA	92
18.1	PLANO DE SEGURANÇA PÚBLICA PORTUÁRIA	92
18.2	CERTIFICAÇÃO ISPS CODE	92
18.3	NORMA DE ACESSO AO PORTO DE PESSOAS, VEÍCULOS, CARGAS E BENS	93
18.4	PLANO VIÁRIO DO PORTO	93
18.5	VIGILÂNCIA DAS INSTALAÇÕES DE USO PÚBLICO. SERVIÇOS DE RECEPÇÃO E CADASTRAMENTO	94

18.6	SEGURANÇA PORTUÁRIA	94
18.7	SEGURANÇA E VIGILÂNCIA NA ÁREA MOLHADA DO PORTO	95
19	INFRAÇÕES, PROIBIÇÕES E PENALIDADES	95
19.1	INFRAÇÕES	95
19.2	PROIBIÇÕES	96
19.3	PENALIDADES	96
20	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS	97
20.1	INTRODUÇÃO	97
21	DISPOSIÇÕES FINAIS	97
21.1	INTRODUÇÃO	97

1 - APRESENTAÇÃO

1.1 - Introdução

1.1.1 - Apresentação

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), através da Portaria 244/2019, designou a Comissão para revisar o Regulamento de Exploração Portuária (REP) do Porto de Natal, documento que representa, para a Autoridade Portuária e toda a comunidade envolvida, uma fonte consistente de informações para um desempenho operacional mais elaborado e harmônico dos serviços portuários.

O REP é um instrumento de Gestão da Administração do Porto e tem por objetivo estabelecer as regras de funcionamento que permitam ao porto, na execução das atividades portuárias:

- I - condições para o eficiente desempenho das atividades portuárias,
- II - a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários,
- III - estímulo à concorrência na prestação de serviços portuários, e
- IV - o zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental

O REP do Porto de Natal teve sua primeira versão publicada em 2006, sendo a presente atualização embasada nas diretrizes pautadas na Lei nº12.815/2013 e nos termos da Portaria SEP nº 245/2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta dos portos e instalações portuárias pela União e atividades desempenhadas pelos operadores portuários, sendo regulamentada pelo Decreto nº 8.033/2013.

O presente documento representa o conjunto de diretrizes norteadoras para utilização dos serviços prestados ao público interno e externo em toda a área do Porto Organizado de Natal/RN.

Neste contexto, a CODERN assume a responsabilidade de consolidar todas as atribuições desempenhadas no âmbito das suas instalações e operações portuárias, desde o seu corpo operacional/administrativo, até os espaços físicos e infraestrutura ofertada, de forma a proporcionar uma maior confiabilidade e segurança para os seus usuários.

1.1.2 - Equipe responsável

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), através Portaria DP nº 244/2019, designou equipe técnica abaixo para desenvolver a elaboração e atualização do Regulamento de Exploração do Porto – REP do Porto de Natal.

Presidente da Comissão:

Vinícius Guilherme Cavalcante – Analista Técnico Administrativo I - Engenheiro Eletricista

Membros:

Lúcio Henrique Pereira Torres - Gerente Comercial

Maria da Conceição Fernandes de Medeiros - Coordenadora de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho

Eric Gomes Chao – Analista portuário - Engenheiro de Segurança do Trabalho

George Hallan Nogueira Serafim de Melo - Técnico Portuário - Eletrotécnico

Patrícia Maria de Medeiros Andrade – Analista portuária – Advogada

Colaboradores :

Keronninn Moreno de Lima Bessa – Analista Portuária – Bióloga

1.1.3 - Ato de aprovação do REP e cópia da publicação do extrato do DOU

O referido documento teve sua aprovação formalizada através da Resolução nº 139/2020, por meio da 1664ª Reunião da Diretoria Executiva – DIREXE, transcorrida no dia 25/09/2020, publicada no D.O.U de 30 de setembro de 2020 (Seção 1, página 266).

COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE

RESOLUÇÃO Nº 139, DE 25 DE SETEMBRO DE 2020

O DIRETOR-PRESIDENTE DA COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE - CODERN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Inciso I, do Artigo 69, Estatuto Social da CODERN, e

Considerando a Portaria DP nº 244/2019 e 016/2020, de 16 de Dezembro de 2019; Considerando a Decisão DIREXE nº. 139/2020, em sua 1.664ª Reunião Extraordinária, realizada em 25-09-2020, resolve:

Aprovar o Regulamento de Exploração do Porto de Natal com as regras de funcionamento das atividades portuárias, de forma a garantir condições para o seu eficiente desempenho, melhor utilização das instalações e equipamentos portuários, estímulo à concorrência na prestação de serviços portuários e o zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental.

A íntegra do Regulamento de Exploração do Porto de Natal encontra-se disponível no endereço eletrônico: www.codern.com.br.

Esta Resolução entra em vigor a partir desta data.

ELIS TREIDLER ÖBERG

1.1.4 - Estrutura do REP

O presente Regulamento de Exploração do Porto de Natal foi desenvolvido obedecendo às diretrizes, objetivos gerais e procedimentos mínimos estabelecidos pela Portaria SEP n.º 245/2013, de 26 de novembro de 2013.

1.1.5 - Explicitação de sugestão do público usuário

A Autoridade Portuária entende o presente documento como instrumento de gestão da administração do porto, e que oportuniza aos usuários a possibilidade de apresentar sugestões de melhorias e revisões ao presente regulamento, através do link “Sobre a lei de acesso a informação” (<http://codern.com.br/acesso-a-informacao/sobre-a-lei-de-acesso-a-informacao/>).

2 - OBJETO E ABRANGÊNCIA

2.1 - Objeto e abrangência

Este Documento visa a estabelecer as condições básicas disciplinadoras das atividades de exploração do Porto Organizado de Natal, por meio de texto normativo relativo ao funcionamento, serviços, utilização de instalações e infraestruturas, de forma a contribuir para que as atividades e operações desempenhadas transcorram dentro da praticidade, eficiência e eficácia, primando pela excelência na prestação dos serviços e zelando pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental nas instalações do Porto de Natal.

3 - ASPECTOS INSTITUCIONAIS

COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE - CODERN - AUTORIDADE PORTUÁRIA

CNPJ: 34.040.345/0001-90

Av. Eng Hildebrando de Góis, 220 - Ribeira | CEP: 59010-700 - Natal/RN
Telefone: 84 4005 5311

Site: www.codern.com.br

3.1 - Aspectos institucionais

3.1.1 - Entidade responsável pela Administração do Porto

A administração do Porto de Natal passou a ser atribuição da CODERN a partir de janeiro de 1983, segundo determina a Assembleia Geral de Acionistas da PORTOBRÁS, ocorrida em 06 de abril de 1981.

A COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE – CODERN é Empresa Pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura, através da sua Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA).

3.1.2 - Localização

O Porto de Natal, administrado pela CODERN, localiza-se no município do mesmo nome, capital do estado do Rio Grande do Norte, naturalmente protegido, à margem direita e à 3km da foz do estuário do Rio Potengi (canal de acesso), que atua mais como um braço de mar, na direção N-SO, entre o recife dos Reis Magos (ou Ponta do Picão), a E, e o recife (ou Pedra da Baixinha), a NO. Suas coordenadas geográficas são 05° 46' 24" S, de Latitude, e 035° 12' 20" W, de Longitude, sendo cadastrado na International Maritime Organization (IMO) sob o código BRNAT n° 20.043.

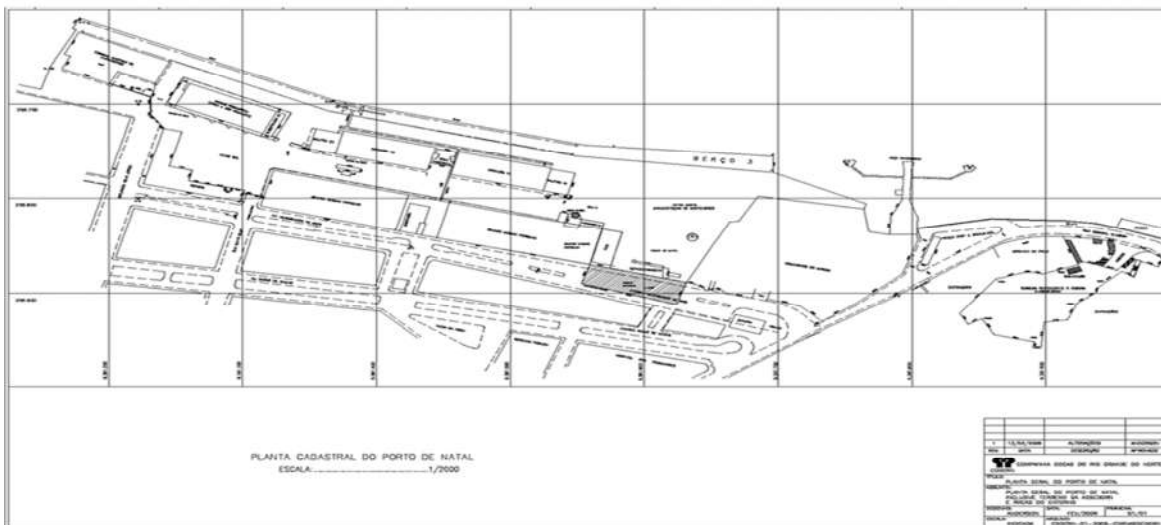


Figura 1. Porto de Natal. (A) Vista aérea do Porto de Natal. Foto: Canindé Soares. (B) Planta geral do Porto de Natal, incluindo instalações portuárias, Sede Administrativa e área externa (porto seco).

3.1.3 - Regime jurídico da exploração do Porto

A COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE – CODERN é uma Empresa Pública de direito privado, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, através da sua Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), submetida a Lei nº 13.303/2016 (Lei das Estatais).

O Porto de Natal, primeira instalação portuária potiguar, teve o seu projeto inicial aprovado em 14 de dezembro de 1922, através de Decreto Presidencial, e suas obras começaram em 1928, gerenciadas pelo engenheiro Hildebrando de Góis, que, na época, chefiava a extinta Inspeção Fiscal dos Portos, Rios e Canais, com sede no Rio de Janeiro. No entanto, a criação do Porto de Natal só ocorreu através do Decreto no 21.995, publicado em 21 de outubro de 1932, no Diário Oficial da União, assinado pelo presidente Getúlio Vargas, à frente do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil.

A Companhia Docas do Estado do Rio Grande do Norte, hoje responsável pela administração dos Portos de Natal, Maceió e Areia Branca, foi criada com a denominação inicial de TERMINAIS SALINEIROS DO RIO GRANDE DO NORTE – TERMISA, através do Decreto nº 66.154, de 03 de fevereiro de 1970, publicado no Diário Oficial da União, em 06 de fevereiro do mesmo ano.

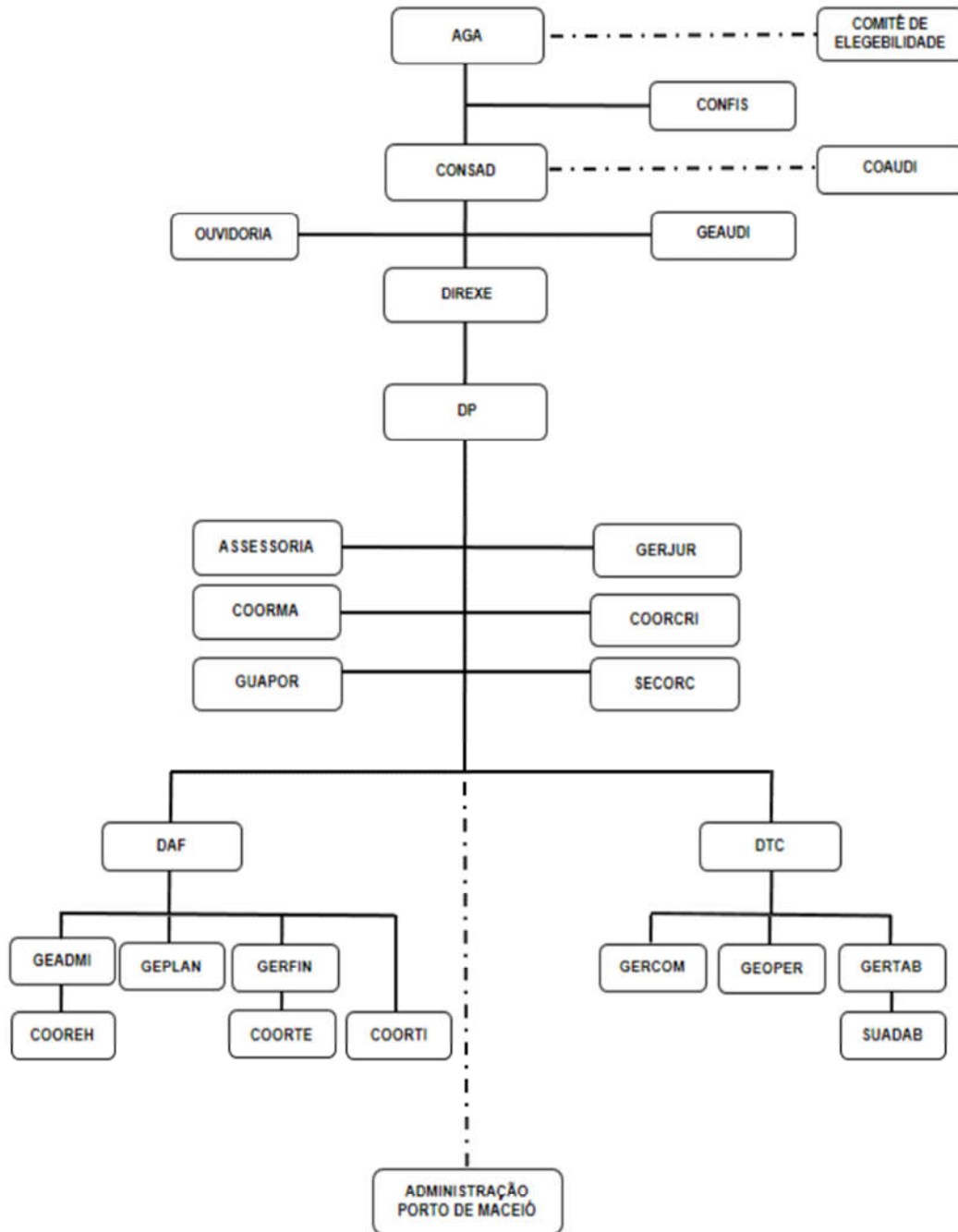
No dia 20 de janeiro de 1978, passou a ter uma nova denominação, por decisão de uma Assembléia Geral de Acionistas: Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN, como subsidiária da Portobrás (criada em 16/12/1975), empresa pública, que tinha por atribuição coordenar todo o sistema portuário brasileiro, sendo então regida pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976. Após a extinção da Portobrás (1990), a Companhia Docas do Rio Grande do Norte passou a ter vínculo direto com o Ministério da Infraestrutura, criado para englobar o Ministério dos Transportes e outros Ministérios, responsáveis pela infraestrutura do País. Em 1992, a área de portos voltou à subordinação do recriado Ministério dos Transportes, até 2007, quando foi criada a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), que atuou fortemente na formulação de políticas e diretrizes para o fomento do setor e na promoção do planejamento, da implantação e da avaliação de programas, de projetos, ações de modernização e de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura, da capacidade e da eficiência dos portos marítimos, fluviais e lacustres (PNLP 2015). Em 2016, a Medida Provisória nº 726, de 12 de maio de 2016, alterou e revogou dispositivos da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, extinguindo, em seu Art. 1º, Inciso I, a Secretaria de Portos da Presidência da República e criando, no inciso VIII, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, ficando, no Art 7º, inciso I, transferida a Secretaria de Portos da Presidência da República para o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, através da Secretaria de Políticas Portuárias desse Ministério. Essa Secretaria de Políticas Portuárias é, hoje, subordinada ao Ministério da Infraestrutura, com vigência desde 01 de janeiro de 2019.

As determinações da Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, hoje revogada, que versavam sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, foram ampliadas pela Lei no 12.815, de 05 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta ou indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas

pelos operadores portuários. A Lei no 12.815, de 2013, alterou a Lei n° 5.025, de 10 de junho de 1966, a Lei n° 10.233, de 05 de junho de 2001, a Lei n° 10.683, de 28 de maio de 2003, a Lei n° 9.719, de 27 de novembro de 1998 e a Lei n° 8.213, de 24 de julho de 1991. Revogou a Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e a Lei n° 11.610, de 12 de dezembro de 2007 e, mais, o Art. 21, da Lei n° 11.314, de 03 de julho de 2006 e o Art. 14, da Lei n° 11.518, de 05 de setembro de 2007. Alterou, ainda, os dispositivos abaixo, da Lei n° 10.233, de 05 de junho de 2001: Alíneas g e h do inciso III, do caput do art. 14; Alíneas a e b do inciso III, do caput do art. 273; Inciso XXVII, do caput do art. 274; §§3° e 4° do art. 275; Inciso IV, do caput do art. 81. Alterou, também, o art. 11, da Lei n° 9.719, de 27 de novembro de 1988. A Lei no 12.815, de 05 de junho de 2013, apresenta, em seu Art. 3°, Item V, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, “o estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias”.

A CODERN, no Porto de Natal, tem sob sua responsabilidade de Autoridade Portuária (Lei n° 12.815, de 2013) a fiscalização das operações portuárias de forma regular e eficiente, não executando atividades de movimentação de mercadorias, ficando tais atividades e o provimento da estrutura necessária para sua realização a cargo de operadores privados pré-qualificados pela Autoridade Portuária, em obediência às Normas estabelecidas pela SNPTA/MI. A Infraestrutura é de responsabilidade da CODERN, que assume ainda parte da estrutura, mantém armazéns e pátios e os libera para operadores privados, mediante pagamento de tarifas portuárias aplicadas sobre a utilização da infraestrutura terrestre e sobre a armazenagem, atuando, também, como fiel depositária de cargas em alguns armazéns do Porto, caracterizando traços do modelo tool port. Considerando, entretanto, a existência de áreas operacionais arrendadas e o fato da Autoridade Portuária exercer funções de administração do Porto Organizado, características do modelo landlord, identificamos o modelo de gestão adotado no Porto de Natal como híbrido entre os modelos tool port e landlord.

3.1.4 - Organograma



3.1.5 - Corpo Diretivo

DIRETOR-PRESIDENTE

Elis Treidler Öberg

Av. Eng. Hildebrando de Góis, 220, Ribeira

CEP.: 59010-700 – Natal/RN

Fone.: (84)4005-5302

dpresidente@codern.com.br

DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

Ulisses Danilo Silva Almeida

Av. Eng. Hildebrando de Góis, 220, Ribeira

CEP.: 59010-700 – Natal/RN

Fone.: (84)4005-5304

diretoriafinanceira@codern.com.br

DIRETOR TÉCNICO-COMERCIAL

Francisco Mont'Alverne Pires

Av. Eng. Hildebrando de Góis, 220, Ribeira

CEP.: 59010-700 – Natal/RN

Fone.: (84)4005-5306

diretortecnico@codern.com.br

3.2 - Complemento

É o porto sul-americano mais próximo do continente europeu, fazendo ligação com portos de nações dos cinco continentes. Compreende uma área com aproximadamente 55.000 m², que corresponde a instalações físicas (prédios administrativos) com 2.000 m², 01 TMP com área de 5.000m², pátios para movimentação de contêineres com 29.000 m², armazéns e galpões com 4.400 m², área destinada à atracação de navios com 6.800 m² e uma retroárea de 6.600 m², não interligada ao porto, distante de 200 m.

O canal de acesso do Porto de Natal apresenta 12,5 m de profundidade e largura de 100 m (trechos retilíneos) e 120 m (curvas) com extensão de cerca de 3 km. Possui uma bacia de evolução com extensão de 540 m, largura de 250 m e profundidade de 12,5 m. O cais, composto

por 03 berços, para atracação dos navios possui 567 m de extensão não contínua, acrescida de mais 10 mts devido a instalação de um dolfin. Os comprimentos dos berços e suas respectivas profundidades são as seguintes : Berço 01 – 140m com profundidade de 12,9mts; Berço 02 – 195m com profundidade de 10 mts e Berço 03 – 232m, mais 10m (dolfin) com profundidade de 12,4mts. O Porto dispõe de três áreas de fundeio autorizadas pela Autoridade Marítima, a saber: Fundeadouro n° 01, destinado aos navios procedentes de outros portos que aguardam o recebimento do práctico ou local para atracação; Fundeadouro n° 02, para embarcações de esporte e/ou recreio; e Fundeadouro n° 03, para navios em quarentena.

A frota de embarcações que atracam no Porto de Natal é formada basicamente por navios cargueiros que fazem transporte de granel sólido, de transporte de contêineres, de turismo, além de rebocadores e embarcações da Marinha do Brasil. Atracam ainda embarcações de pequena cabotagem, em especial que abastecem o arquipélago de Fernando de Noronha/PE, além de embarcações de apoio marítimo e eventualmente navios de estado.

Localização



4 - DEFINIÇÕES

4.1 - Definições

Nos termos da Lei n.º 12.815/13 e do Decreto n.º 8.033/13, consideram-se os seguintes conceitos e definições:

Administração do porto: autoridade portuária responsável pela administração e gestão do Porto Organizado, exercida pela CODERN, nos termos do Decreto no 85.309, de 8.11.80.

Água de lastro: água colocada em tanques de uma embarcação com o objetivo de alterar o seu calado, mudar suas condições de flutuação, manter a sua estabilidade e melhorar sua manobrabilidade.

Área de Fundeio: ponto a ser definido na carta náutica, ouvida a autoridade marítima ou a portuária e, quando for o caso, a sanitária.

Área do Porto Organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

Arrendatária: empresa que celebra contrato de arrendamento, mediante licitação pública, com a CODERN;

Conselho de Autoridade Portuária (CAP): órgão Colegiado de deliberação, instituído pela Lei nº 12.815/2013, de existência obrigatória e funcionamento permanente, com competência decisória nos termos da Lei, para baixar normas e estabelecer procedimentos relativos à operação e funcionamento do porto.

Controle sanitário: conjunto de medidas caracterizadas por ações de fiscalização, regulamentação, educação e informação que visam prevenir ou minimizar riscos para a saúde pública.

Embarcação: construção sujeita à inscrição no órgão de autorização marítima e suscetível ou não de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando ou abrigando pessoas ou cargas.

Equipamento de Proteção Individual (EPI): dispositivo ou produto de uso individual destinado a proteger a saúde e a integridade física do trabalhador, atendidas as peculiaridades de cada atividade profissional ou funcional.

Estação de transbordo de cargas: situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas destinadas ou provenientes da navegação interior.

Infraestrutura operacional: compreende a infraestrutura terrestre para acesso e execução das operações no porto, tais como arruamento, pavimentação, sinalização e iluminação, acessos rododiferroviários, balanças, dutos, instalações de combate a incêndio, redes de água, esgoto, energia elétrica e telecomunicação, instalações sanitárias, áreas de estacionamento, sistema de proteção ao meio ambiente e de segurança do trabalho, bem como de guarda dessas dependências portuárias.

Infraestrutura portuária: compreende as infraestruturas de acesso aquaviário, de acostagem e de

faixa de cais utilizadas para acesso, abrigo e realização de operações no porto.

Inspeção: exame pela autoridade competente ou sob sua supervisão, de áreas, bagagens, cargas, containers, meios de transporte, instalações, mercadorias ou encomendas postais, incluindo dados e documentação relevantes, a fim de determinar se existe risco para a saúde pública.

Instalação portuária de uso público especial: localizada dentro da área do Porto Organizado e, em razão de sua natureza, características, condições ou limitações de tráfego interno, resulta inabilitada para ser usada por mais de um Operador Portuário.

Instalação portuária de uso público geral: localizada dentro da área do Porto Organizado, sob a gestão da Administração do Porto, utilizável por todos os operadores portuários.

Instalação portuária de uso público privativo: explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do Porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes do transporte aquaviário.

Instalação portuária pública de pequeno porte: destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, que se encontram destinadas ou provenientes do transporte de navegação interior.

Instalações portuárias: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

Locais de armazenamento: são os armazéns, pátios, silos, tanques e demais instalações, no Porto Organizado, destinados ao armazenamento de mercadorias.

Operação portuária: movimentação de pessoas/cargas e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário realizada no porto organizado por operadores portuários.

Operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado.

Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO): entidade sem fins lucrativos criados pelos operadores portuários, com a finalidade de administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso.

Período de operação: o tempo de trabalho diurno ou o tempo de trabalho noturno estabelecido no horário do Porto.

Porto Organizado de Natal: constituído pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem direita do rio Potengi, desde a Base Naval de Natal indo ao Forte dos Reis Magos, abrangendo todo cais, docas, pontes e piers de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias de circulação internas, compreendendo ainda os 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. Compreende ainda a infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, área de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a este, até as margens das instalações terrestres do porto organizado existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela CODERN ou outro órgão do Poder Público;

Porto organizado: bem público construído para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de Autoridade Portuária;

Proteção ao meio ambiente: todas as ações ou procedimentos que visem atender ao conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permitam manter a vida sob todas as suas formas.

Ritmo normal de operação: trabalho simultâneo em todos os porões do navio que tenham mercadorias a embarcar ou desembarcar.

Segurança portuária: ações e procedimentos de proteção e segurança necessários ao desenvolvimento normal das atividades portuárias e destinados a prevenir e evitar atos ou omissões danosas que possam ocorrer na área do Porto Organizado.

Trabalho portuário: serviços prestados por trabalhadores portuários com vínculo empregatício indeterminado ou por trabalhadores portuários avulsos nas atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco, definidos no Art. 40, §1º da Lei 12.815/2013.

4.2 - Glossário

Armazenagem: é a fiel guarda e conservação das cargas depositadas em instalações do porto, compatíveis com a sua natureza e sua espécie;

Baldeação: a descarga de mercadoria para pátios, armazéns ou veículos, com posterior embarque em outra embarcação ou em outra atracação da mesma embarcação;

Desova/Ova: ação de retirar ou colocar mercadoria dentro de um contêiner;

Exploração comercial: é o emprego de meios essenciais à atividade portuária visando à maximização das receitas provenientes dos serviços prestados;

Operação em ritmo normal: é aquela em que ocorre o trabalho simultâneo de dois ou mais porões da embarcação;

Peação: Modo de fixar a carga no veículo, a fim de que a mesma não se danifique pelo movimento do veículo;

Remoção: deslocamento de contêiner ou carga geral a bordo, objetivando a reorganização da disposição das cargas em uma embarcação.

Terno: é a composição de uma equipe de Trabalhadores Portuários Avulso;

TPA: Trabalhador Portuário Avulso.

Transbordo: embarque e/ou desembarque de carga com trânsito temporário em determinada instalação portuária;

5 - COMPETÊNCIAS

5.1 - Introdução

Seguem abaixo a identificação das autoridades anuentes e dos principais órgãos intervenientes na atividade portuária :

AUTORIDADE PORTUÁRIA : CODERN

AUTORIDADE MARÍTIMA : MARINHA DO BRASIL

AUTORIDADE ADUANEIRA : RECEITA FEDERAL DO BRASIL (RFB)

POLÍCIA FEDERAL (PF)

ANVISA – AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA

MAPA – MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO

OGMO – ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA

IBAMA – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS
RENOVÁVEIS

MTE – MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

5.2 - Competências

5.2.1 - Autoridade Portuária:

Compete à CODERN, dentro dos limites do Porto Organizado de Natal:

- Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;
- Assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;
- Pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;
- Arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;
- Fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- Fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- Promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;
- Autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas às demais autoridades do porto;
- Autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;
- Suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela

segurança do tráfego aquaviário;

- Reportar infrações e representar perante à ANTAQ, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;
- Adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;
- Prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;
- Estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e
- Organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

5.2.2 - Autoridade Marítima:

A Autoridade Marítima coordenará as seguintes atividades, cuja execução cabe à CODERN:

- Estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
- Delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;
- Delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- Estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;
- Estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto.

5.2.3 - Autoridade Aduaneira:

Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio do Posto Portuário da Receita Federal do Brasil:

- Cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;
- Fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;
- Exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;
- Arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;
- Proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;
- Proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;
- Autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;
- Administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;
- Assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e
- Zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

Além dessas competências, cumpre esclarecer que, no exercício de suas atribuições, a Autoridade Aduaneira:

- Terá livre acesso a quaisquer dependências do Porto de Natal, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas;

- Poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

5.2.4 - Polícia Federal

- Prevenir e reprimir os crimes praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações atracadas no Porto ou fundeadas nas adjacências ou no mar territorial brasileiro;
- Prevenir e reprimir os crimes de sua competência praticados na área fluvial, incluindo o Porto Organizado de Natal, que tenham repercussão interestadual ou internacional e que exijam repressão uniforme;
- Executar a fiscalização de migração de passageiros e tripulantes, quando da realização da visita oficial a bordo de embarcações de transporte marítimo internacional, sem prejuízo de outras providências de controle interno em relação ao cumprimento do Estatuto do Estrangeiro (Lei nº 8.815/1980), nos navios afretados ou não, que estejam operando em cabotagem, em apoio marítimo ou em apoio portuário, observando-se o recolhimento das taxas devidas;
- Fiscalizar as embarcações que operam no transporte internacional de cargas e/ou de passageiros, por meio da expedição de passes de entrada e de saída, em cada porto habilitado para o transporte internacional, ressalvando-se as atribuições dos demais órgãos;
- Manter uma central de comunicações com rádio, telefone, fax e e-mail, operando 24 horas, para receber denúncias de prática de ilícitos de sua competência;
- Policiar a área do Porto, mediante o patrulhamento sistemático, fluvial e terrestre.

5.2.5 - Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA

Competências da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, de acordo com a Portaria nº 593, de 25/08/2000, em seus artigos 64, 70 e 71.

- Orientar e controlar as atividades sanitárias que visem evitar a introdução e expansão de doenças transmissíveis e seus vetores, através de portos,

aeroportos, fronteiras, e seus respectivos terminais de passageiros e cargas, entrepostos, estações aduaneiras, meios e vias de transporte aéreos, marítimos, fluviais, lacustres e terrestres do país, em consonância com os órgãos de saúde dos níveis estadual e municipal, bem como com outros órgãos federais atuantes na área;

- Orientar, controlar e emitir parecer referente à vigilância sanitária de estrangeiros que pretendam ingressar e fixar-se no País, de acordo com a legislação específica;
- Acompanhar indicadores da situação sanitária nacional e internacional, incluindo o desenvolvimento de epidemias, especialmente de síndromes de notificação internacional e de doenças de notificação no território nacional, promovendo as medidas de vigilância sanitária, que visem a impedir a sua disseminação no País, através de meios e vias de transportes aéreos, marítimos, fluviais, lacustres e terrestres;
- Propor as medidas e formalidades sanitárias relativas a tráfego, no território nacional, de veículos terrestres, marítimos, fluviais e aéreos, bem como os que se referem a passageiros, tripulação e carga;
- Estabelecer a qualificação sanitária para designação de portos, aeroportos e postos de fronteira, estações de passageiros e pontos de apoio rododiferroviário para os fins previstos nas legislações nacional e internacional;
- Orientar e controlar a vacinação e emissão de Certificado Internacional de Vacinação Anti-amarílica nas áreas de portos, aeroportos e fronteiras.
- Estabelecer, propor e coordenar a execução das medidas e formalidades relativas à fiscalização de cargas importadas e exportadas, sujeitas ao regime de vigilância sanitária, em conjunto com as demais unidades e gerências envolvidas, inclusive autorizar a importação e exportação de produtos sujeitos ao regime de vigilância sanitária;
- Cooperar com outros órgãos do Ministério da Saúde, serviços sanitários estaduais ou locais nas medidas de vigilância epidemiológica que visem a evitar a propagação de doenças transmissíveis;
- Propor e orientar as atividades de vigilância epidemiológica e controle de vetores nas áreas de portos, aeroportos e fronteiras;

- Propor medidas e formalidades sanitárias relativas à inspeção e fiscalização da prestação de serviços e produção de bens de interesse da saúde pública nas áreas de portos, aeroportos, estação de fronteiras, entrepostos e estações aduaneiras;
- Promover e implantar fluxo de informações e sugestões entre as coordenações de portos, aeroportos e fronteiras dos estados e seus usuários.
-

5.2.6 - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

A Portaria Ministerial nº 576/98 - Regimento Interno das Delegacias Federais de Agricultura - estabelece que os Fiscais Federais Agropecuários do Ministério da Agricultura, localizados nos postos de vigilância agropecuária, de acordo com a competência profissional, fiscalizem o cumprimento das exigências estabelecidas para o trânsito internacional de animais, vegetais, seus produtos e derivados, material de multiplicação animal e vegetal, agrotóxicos, bebidas, forragens, material de acondicionamento nos portos, aeroportos e postos de fronteira internacionais, transportados como bagagem, encomenda ou carga.

5.2.7 - Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO):

Compete ao OGMO:

- Administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
- Manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;
- Treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;
- Selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
- Estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
- Expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

- Arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários;
- Aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:
 - a) Repreensão verbal ou por escrito;
 - b) Suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias;
 - c) Cancelamento do registro;
- Promover:
 - a) A formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;
 - b) O treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;
 - c) A criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;
- Arrecadar e repassar aos beneficiários as contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;
- Arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;
- Zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;
- Submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

Ademais, cumpre esclarecer que:

Caso celebrado o contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o OGMO e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

5.2.8 - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)

Compete ao IBAMA fiscalizar e controlar entre outros, a exportação dos produtos e subprodutos da flora e fauna brasileiras.

5.2.9 - Ministério do Trabalho e Emprego (MTE)

A Secretária de Inspeção do Trabalho, com base na Instrução Normativa n.º 61/2006, instituiu no âmbito da Secretaria de Inspeção do Trabalho - SIT, a Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário com o objetivo de assessorar o secretário e diretores de fiscalização e de segurança e saúde no trabalho nesses temas específicos. A Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário terá como atribuições:

- elaborar diretrizes para uniformização dos procedimentos de inspeção do trabalho portuário e aquaviário;
- supervisionar as atividades das Coordenações Regionais;
- analisar e consolidar os relatórios elaborados pelas Coordenações Regionais, referentes às atividades das fiscalizações locais do trabalho portuário e aquaviário, e elaborar relatório circunstanciado para o Secretário de Inspeção do Trabalho trimestralmente;
- propor intercâmbio com outros órgãos do Poder Público e ações articuladas com outras instituições em nível nacional;
- colaborar na coordenação e organização de operações especiais de fiscalização autorizadas pela SIT;
- assessorar a SIT na elaboração de informações sobre o trabalho portuário e aquaviário.

A Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário será exercida por auditores-fiscais, que atuarão junto a cada um dos Departamentos. Os Coordenadores serão designados pelo Secretário de Inspeção do Trabalho, dentre os servidores do quadro de Auditores-Fiscais do Trabalho.

Compete às coordenações regionais:

- assessorar as chefias locais de fiscalização e de segurança e saúde no trabalho, a partir das diretrizes e orientações emanadas da SIT;
- executar a fiscalização do cumprimento das normas e condições gerais de proteção e segurança no trabalho portuário e aquaviário nos portos organizados, nas instalações portuárias privativas localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, nas áreas retroportuárias, nas embarcações de passageiros, mercantes e de pesca, nas plataformas marítimas e quaisquer locais onde se desenvolvam

operações de mergulho;

- inspecionar as empresas de navegação e de pesca, os operadores portuários, empresas e serviços de atividades portuárias e subaquáticas, estaleiros e atividades conexas do porto, em seus estabelecimentos ou em escritórios de despachantes, para a verificação da legislação trabalhista;
- executar ações articuladas com outros órgãos e instituições, conforme planejamento anual;
- orientar trabalhadores, sindicatos e empresas sobre a legislação portuária e aquaviária, em harmonia com as diretrizes da inspeção do trabalho portuário e aquaviário;
- elaborar relatório mensal de atividades e encaminhá-lo à Coordenação Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, conforme modelo aprovado pela SIT, e à Chefia da Fiscalização competente, até o quinto dia útil do mês subsequente;
- promover a verificação da regularidade do exercício profissional das diversas atividades dos trabalhadores portuários avulsos, adotando as medidas cabíveis em caso de infringência às normas legais.

As ações de fiscalização portuária e aquaviária deverão guardar conformidade com o planejamento anual de fiscalização e com as diretrizes emanadas da SIT.

5.2.10 - Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

- promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; (Redação dada pela Lei n.º 12.815, de 2013)
- promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados; (Lei n.º 10.233, de 2001)
- propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; (Redação dada pela Lei n.º 12.815, de 2013)
- elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores; (Lei n.º 10.233, de 2001)
- celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio

marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; (Lei n.º 10.233, de 2001)

- promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; (Redação dada pela Lei n.º 12.815, de 2013)
- promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras; (Lei n.º 10.233, de 2001)
- supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário; (Lei n.º 10.233, de 2001)
- estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida; (Redação dada pela Lei n.º 12.815, de 2013)
- elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a; (Redação dada pela Lei n.º 12.815, de 2013)
- cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5o da Lei na qual foi convertida a; (Redação dada pela Lei n.º 12.815, de 2013)
- autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; (Redação dada pela Lei n.º 11.518, de 2007)
- estabelecer padrões e normas técnicas relativas às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas; (Lei n.º 10.233, de 2001)
- fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e

lacustre; (Incluído pela Medida Provisória n.º 2.217-3, de 4.9.2001)

- fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória n.º 595, de 6 de dezembro de 2012; (Redação dada pela Lei n.º 12.815, de 2013)
- adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; (Incluído pela Medida Provisória n.º 2.217-3, de 4.9.2001)
- autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei n.º 9.432, de 8 de janeiro de 1997; (Incluído pela Medida Provisória n.º 2.217-3, de 4.9.2001)
- celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; (Redação dada pela Lei n.º 12.815, de 2013)
- fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária; (Redação dada pela Lei n.º 12.815, de 2013)

No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

- firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;
- participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e (Redação dada pela Lei n.º 12.815, de 2013)
- firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (Incluído pela Medida Provisória n.º 2.217-3, de 4.9.2001)

A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

6 - CÓDIGOS DE CONDUTA (CÓDIGO DE ÉTICA)

6.1 - Introdução

São objetivos do Código de Ética, Conduta e Integridade da CODERN:

- Dar ciência aos empregados e demais agentes públicos quanto às formas adequadas de conduta, para que esta seja exercida em conjunto com as suas atribuições;
- Criar mecanismos de consulta, possibilitando o prévio e imediato esclarecimento de dúvidas quanto à conformidade ética de condutas específicas;
- Divulgar e conscientizar o público sobre os princípios éticos, demonstrando a relevância do exercício da ética no cumprimento da função, como forma de prevenção de transgressões e desvios;
- Possibilitar comportamento ético pautado em valores e princípios;
- Fortalecer a imagem da empresa e de seus empregados junto à sociedade, como estimuladores de comportamento ético nas suas atuações;
- Ser fonte de referência para a conduta pessoal e profissional de todos os empregados e colaboradores da CODERN e APMC, independente do cargo ou função que ocupem;
- Definir condições, regras e procedimentos inerentes a conduta ética;
- Minimizar a subjetividade de interpretação sobre os princípios éticos internalizados na CODERN.

6.2 - Código de conduta

O Código de Ética está disponível no link: <http://codern.com.br/comissao-de-etica/>.

7 - EXPLORAÇÃO COMERCIAL DO PORTO

7.1 - Introdução

Os princípios para exploração atenderão ao disposto na Lei nº 12.815/2013 e regulamentada pelo Decreto nº 8.033/2013 em consonância ao que estabelece este Regulamento de Exploração Portuária – Porto de Natal/RN e as demais legislações vigentes que atendam ao tema.

7.2 - Mecanismos de Proteção ao Usuário

O Porto de Natal possui mecanismo de proteção que contempla além das embarcações, as pessoas e cargas que estejam dentro das Instalações Portuárias e na área do Porto Organizado.

A CODERN dispõe de Plano de Proteção em consonância com Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*); com infraestrutura e pessoal qualificado, conforme segue:

Capacidade Instalada: Pessoal e Física para Controle/Monitoramento Guarda Portuária Armada 24hs – 25 (Vinte e cinco) Guardas efetivos no Porto de Natal;

- Sistema de CFTV com 70 (setenta) câmeras distribuídas estrategicamente para o monitoramento dos prédios, cais, berços, embarcações, cargas, Terminal Marítimo de Passageiros (TMP) e no edifício sede da CODERN;
- Sistema de Monitoramento remoto;
- Controle de Acesso com detector de metais (manual);
- Ronda motorizada.

Prospecção para Implantação do Plano de Proteção

- Sistema Integrado de Monitoramento e Controle de Acesso;
- Sistema de Sonorização;
- Ronda eletrônica;

- Monitoramento e ronda aquática.

7.3 - Mecanismos de Fomento e de Incentivos a Investimentos

Utilizando-se dos serviços ofertados pelo Porto de Natal, tem-se maior eficiência e agilidade a um menor custo, o que proporciona aos usuários:

- Operação 24 horas a critério do usuário/cliente;
- Linha direta de navio para Europa;
- Disponibilidade de cadeia logística porta-a-porta para exportação de frutas e outras cargas refrigeradas;
- Mão-de-obra, operador e armador, especializados no manuseio de frutas e outras cargas refrigeradas;
- Porto alfandegado permitindo imediatos registros da carga no sistema SISCOMEX e início do despacho aduaneiro;
- Possibilidades para implantação de contratos operacionais por tipo de carga;
- Eficiência, baixo custo, elevado nível de produtividade e baixa incidência de avarias em operações;
- Central de Atendimento Operacional (CAO), com o Ministério da Agricultura (MAPA), o qual é um dos agentes intervenientes na operação portuária, possibilitando maior agilidade e comodidade na liberação das operações pelas autoridades aduaneiras e fiscalizadoras;
- Terminal Marítimo de Passageiros (TMP), reunindo os demais agentes intervenientes (Receita Federal do Brasil – RFB, ANVISA e Polícia Federal – PF) na operação portuária, possibilitando maior agilidade e comodidade na liberação das operações pelas autoridades aduaneiras e fiscalizadoras;
- Sistema de Proteção nas instalações e operações portuárias;
- Boas condições sanitárias das instalações da área portuária;

- Águas de estuário abrigadas, proporcionando uma operação mais segura e menor risco com avarias de cargas e acidentes de trabalho.

Fornecimento de Água Potável

O abastecimento de água é realizado pela Companhia de Águas e Esgotos do Rio Grande do Norte – CAERN, em uma linha direta com as instalações portuárias. A distribuição de água na faixa de cais é feita através de duas redes, uma alimentada diretamente pela CAERN com vazão de 10 m³/h e outra alimentada pelo conjunto de reservatórios (superior com 100 m³ e inferior com 200 m³) com capacidade de 25 m³/h, chegando até a embarcação por meio de caixas com hidrômetros distribuídas ao longo dos berços de atracação.

Análises bacteriológicas e físico-químicas são realizadas com frequência mensal e trimestral, respectivamente, com controle pelo órgão de vigilância sanitária ANVISA, conforme a legislação vigente Portaria MS n° 2.914/2011 e RDC ANVISA n° 72/2009.

A CODERN dispõe ainda de um Sistema Dosador, que realiza a correção do cloro orgânico, mantendo a qualidade da água ofertada, por meio de monitoramento diário.

Para que transcorra o fornecimento de água potável ou água mineral envasada, deverá realizar consulta prévia ao operacional, bem como sobre empresa credenciada, respectivamente, devidamente autorizada pelo órgão de vigilância sanitária – ANVISA.

Suprimento de Energia Elétrica

O Fornecimento de energia elétrica é realizado pela COSERN, em AT com 13,8 kV alimentando em 220/380/440 V e 60 Hz de frequência, através de 04 usinas abaixadoras de energia elétrica (02 de 2000 kVA, 01 de 1000 kVA e 01 de 800 kVA). Existem também 03 usinas de geração própria de energia elétrica (01 de 1500 kVA, 01 de 1250 kVA e 01 de 500KVA).

Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Líquidos (PGRS)

A Autoridade Portuária dispõe de Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS em atendimento a legislação pertinente. O Porto de Natal opera com empresas credenciadas, qualificadas e autorizadas pela ANTAQ e ANVISA, aptas a operarem com os diversos tipos de Resíduos gerados, em conformidade a Resolução ANTAQ n° 2.190/2011 e a RDC ANVISA n° 56/2008, respectivamente, que regulamenta a segregação, o acondicionamento, coleta, transporte e destinação final dos resíduos retirados de embarcações e gerados in loco.

A solicitação para retirada de resíduos das embarcações ocorre por solicitação prévia e documentação conforme citada anteriormente.

Plano de Contingência a Acidentes por Óleo (PCO)

A CODERN possui um Programa de Gestão Riscos (PGR), o qual contempla: Plano de Controle de Emergência (PCE); Plano de Emergência Individual (PEI); Plano de Auxílio Mútuo (PAM) e Estudo de Análise de Risco (EAR) que se encontra em adequação, face à construção do Berço 04 e ampliação da Retro Área – no Pátio Norte.

Visando uma melhor gestão na prevenção de acidentes por derramamento com óleo, a CODERN encontra-se inserida no Grupo de Trabalho do Plano Nacional de Contingência – PNC juntamente com Marinha, IBAMA, IDEMA, SEMURB e demais parceiros, para elaboração do Plano de Área do Rio Potengi/RN e dentre as demandas está inserida a Construção do Centro de Respostas à Emergência – CRE e a aquisição de infraestrutura adequada para controle e contenção de acidentes por óleo.

Plano de Prevenção e Combate a Incêndio (PPCI)

O PPCI do Porto de Natal encontra-se em análise pelo Corpo de Bombeiros Militar (CBM/RN). Além disso, a CODERN sempre adequa seu potencial de infraestrutura de proteção e combate a incêndio (extintores de H₂O, PQS, CO₂) no interior das unidades de armazenagem e das instalações prediais, além de hidrantes em toda a extensão de cais.

Sistema de Redes de Comunicação

A rede telefônica interna ligada a central PABX da CODERN é alimentada por linhas-tronco contendo 50 ramais, destes 30 são ramais DDR fornecidos pela EMBRATEL.

Tratamento de Efluentes

Para o tratamento de efluentes, embora disponha de fossas sépticas com comunicação com a rede coletora de esgotos do município, o Porto de Natal, através do Programa de Modernização e Revitalização dos Portos Marítimos Brasileiros - Projeto RESPORTOS, vem adequando seu tratamento de efluentes ao que regulamenta o Manual de Boas Práticas Portuárias, por meio da instalação de caixas separadoras que lançam os efluentes sem contaminação pela tubulação até a galeria coletora da rede urbana.

Plano de Emergência em Saúde Pública

A CODERN dispõe de Plano de Contingência em Emergência de Saúde Pública, elaborado em consonância com a ANVISA, encontrando-se disponível na página www.codern.com.br.

7.4 - Horário de Funcionamento

O funcionamento administrativo da CODERN ocorre em dias úteis, respeitando os seguintes horários: 07h30 às 11h30 e 13h00 às 17h00 (Sede Administrativa); e 07h00 às 11h00 e 13h00 às 17h00 (Gerência de Infraestrutura e Suporte Operacional - GEOPER), segundo determina o Acordo Coletivo - ACT 2019/2021 e aprovado com base na NT SEI nº 2448/2019/ME e Ofício SEI nº 16076/2019/ME de 24/09/2019.

Por outro lado, as operações e atendimentos a embarcações no Porto de Natal são realizados ininterruptamente, 24 horas por dia, 7 dias por semana, observadas as disposições legais pertinentes e os acordos trabalhistas regularmente aprovados entre as partes. Assim, a administração do Porto, os operadores portuários e os trabalhadores portuários avulsos e demais atores envolvidos na atividade portuária deverão estar disponíveis 24 h/dia.

7.5 - Jornadas de Trabalho

Conforme estipulado no Acordo Coletivo de Trabalho aprovado para o biênio 2019/2021, no texto que segue:

Ficam instituídos a jornada de trabalho, o registro, a dispensa e a ausência de frequência mediante dispositivo informatizado de identificação integrado ao ponto eletrônico [...]. Para empregados das áreas administrativas, a jornada de trabalho normal será de 40 h semanais.

O regime de trabalho na área operacional do Porto de Natal: considerando a natureza e as peculiaridades especiais portuárias, fica instituído que, para a execução de tais operações no âmbito do Porto do Natal, será no regime de 12 horas de trabalho por 24 horas de descanso e 12 horas de trabalho por 48 horas de descanso, que equivale à escala de 12 x 36 (12 horas trabalhadas por 36 horas de descanso), com um intervalo intrajornada de 1 hora.

A jornada da Guarda Portuária lotada no Porto de Natal [...] será no regime de 12 h de trabalho por 24 h de descanso e 12 h de trabalho por 48 h de descanso, que equivale à escala de 12 x 36 (12 horas trabalhadas por 36 horas de descanso), com um intervalo intrajornada de 1 hora.

7.6 - Feriados Legais

Descansos nos sábados, domingos e feriados oficiais se aplicam aos funcionários que trabalham na Sede Administrativa da CODERN, não sendo aplicados aos trabalhadores da Área Operacional (GEOPER e GUAPOR), os quais devem respeitar o calendário de escalas/turnos, cumprindo suas atividades laborais em horário regulamentar, conforme descrito no item 7.5.

Os funcionários lotados na Coordenação de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho (COORMA), por desenvolverem atividades administrativas e operacionais, cumprirão o mesmo regime de trabalho dos colaboradores da Sede Administrativa, sendo recrutados para o cumprimento de atividades laborais fora desse horário sempre que atividades operacionais demandarem sua presença.

Relação dos feriados/datas comemorativas nacionais, religiosos, estaduais e municipais a serem observados na área de jurisdição do Porto de Natal.

Evento	Data	Âmbito do Feriado/Data
Dia da Confraternização Universal	01 de janeiro	Nacional
Dia dos Santos Reis	06 de janeiro	Municipal
Dia do Portuário	28 de janeiro	Nacional
Terça-feira de Carnaval	Data não é fixa	Nacional
Paixão de Cristo (Sexta-feira Santa)	Data não é fixa	Nacional
Tiradentes	21 de abril	Nacional
Dia Mundial do Trabalho	01 de maio	Nacional
Corpus Christi	Data não é fixa	Nacional
Independência do Brasil	07 de setembro	Nacional
Dia dos Mártires de Cunhaú e Uruaçu	03 de outubro	Estadual
N. Sra. Aparecida (Padroeira do Brasil)	12 de outubro	Nacional
Dia de Finados	02 de novembro	Nacional
Proclamação da República do Brasil	15 de novembro	Nacional

N. Sra da Apresentação (Padroeira de Natal)	21 de novembro	Municipal
Natal	25 de dezembro	Nacional

7.7 - Prestadores de Serviços

- Ministério da Agricultura e do Abastecimento Superintendência Federal da Agricultura no RN (MAPA)
Av. Eng. Hildebrando de Góis, Ribeira - Natal/RN
Fone: (84) 4006-9675/9679 - Fax: (84) 4006-9650
E-mail: gab-rn@agricultura.gov.br
- Posto de Vigilância Agropecuária do Porto de Natal/RN
Fone: (84) 4006-9680/99981-5588
E-mail: dmacedo@agricultura.gov.br
Escritório Porto de Natal/RN
Fone: (84) 4005-5326
- Ministério da Fazenda / Delegacia da Receita Federal - Natal/RN
Esplanada Silva Jardim, 83 – Ribeira – Natal/RN
Fone: (84) 3220-2200/3221-2248 - Fax: (84) 3221-2249
Aduana Porto de Natal
Fone: (84) 3220-2203/2288 - Fax: (84) 3220-2303
E-mail: jairson.santiago@receita.fazenda.gov.br
- Ministério da Justiça / Superintendência Regional da Polícia Federal no RN
Rua Dr. Lauro Pinto, 155 - Lagoa Nova - Natal/RN
Fone: (84) 3204-5502 - Fax: (84) 3204-5604
E-mail: gab.srm@dpf.gov.br
- Delegacia de Polícia de Imigração - DELEMIG
Fone: (84) 3204 5560 - Fax: (84) 3204-5563
E-mail: delemig.srrn@dps.gov.br
- Ministério da Marinha / Capitania dos Portos do Estado do RN
Rua Chile, 262 – Ribeira - Natal/RN

Fone: (84) 3201-9626 - Fax: (84) 3211-4994

E-mail: secom@cprn.mar.mil.br, inacio@cprn.mar.mil.br

- Comando do Terceiro Distrito Naval
Av. Hermes da Fonseca, 780 - Tirol - Natal/RN
Fone: (84) 3216-3024/3004/3008 - Fax: (84) 3206-3006/3049

- Ministério da Saúde / Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA)
Av. Alexandrino de Alencar, 1402 - Tirol - Natal/RN
Fone: (84) 3232-0500 - Fax: (84) 3232-0507
E-mail: cvspaf.rn@anvisa.gov.br
Posto de Fiscalização Sanitária da CVSPAF no Porto de Natal/RN
Fone: (84) 3222-9951 - Fax: (84) 3222-9955
E-mail: pp.natal.rn@anvisa.gov.br

- Praticagem – Associação dos Práticos dos Portos do Estado do RN
Esplanada Silva Jardim, 02 - Ribeira - Natal/RN
Fone: (84) 3222-1613 - Fax: (84) 3211-8483/99643-1413
Rádio VHF canal 16 Prefixo pul3
E-mail: praticagemnatal@ig.com.br

- Rebocador - Wilson, Sons Rebocadores
Rua Frei Miguelinho, 43 - 1º andar - Sl. 102 - Ribeira - Natal/RN
Fone: 84.3201-7634/99955-0834
E-mail: afi@wilsonsons.com.br

8 - UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS OPERACIONAIS DE USO PÚBLICO

8.1 - Condições gerais de utilização

- 8.1.1. A utilização das instalações integrantes da área do Porto Organizado de Natal far-se-á pela forma e nas condições estabelecidas neste Regulamento, observada a competência das autoridades Marítima, Aduaneira, Sanitária e Saúde e de Polícia Marítima.

- 8.1.2. Todos os que se utilizarem das instalações portuárias receberão da Administração Portuária tratamento orientado pelo objetivo de racionalização e otimização do seu uso.
- 8.1.3. A utilização das instalações portuárias será autorizada, nos termos deste Regulamento, pela Administração Portuária à vista de requisição do operador portuário, armador ou preposto, dono ou consignatário da mercadoria, conforme o caso, e será retribuída com pagamento das tarifas portuárias devidas, constantes da tarifa do Porto.
- 8.1.4. Para atendimento das requisições à Administração Portuária, nos termos do item anterior, o interessado deverá pagar antecipadamente ou fazer depósito prévio, como forma de garantia, podendo dispensar essas exigências quando existir convênio ou contrato, entre o usuário e a Administração Portuária, ou ser o interessado, usuário regular devidamente cadastrado.
- 8.1.5. Exceto no caso de arribada, nenhum dos serviços será executado pela Administração Portuária sem prévia requisição e observância do item 8.1.4 deste Regulamento.
- 8.1.6. Quando o valor do serviço a ser prestado ultrapassar o montante pago ou depositado a título de garantia, o requisitante se obriga a fazer, imediatamente, o pagamento ou depósito complementar exigido pela Administração Portuária.
- 8.1.7. Fica estabelecida que a tarifa a ser paga para qualquer taxa ou serviço requisitado será a efetiva na data de início da operação, não sendo aplicável qualquer reajuste ou aumento.
- 8.1.8. Ao final de cada operação será efetuado o encontro de contas entre os valores recolhidos antecipadamente e os valores efetivamente devidos pelo uso das instalações requisitadas. Caso o valor recolhido seja superior ao valor do débito apurado ao final da utilização realizada, a diferença deverá ser devolvida imediatamente, e na hipótese de ser insuficiente, o requisitante deverá complementar, imediatamente, a diferença.
- 8.1.9. O usuário inadimplente para se utilizar das instalações ou equipamentos do Porto, diretamente ou por intermédio de terceiros, deverá fazer o pagamento antecipado dos serviços a utilizar, sem prejuízo das penalidades aplicadas à

inadimplência existente.

- 8.1.10. Para os efeitos legais e regulamentares, os agentes de embarcações ou seus prepostos e/ou operadores portuários atuam como representantes dos comandantes, despachantes e seus prepostos como mandatário dos donos ou consignatários das mercadorias.
- 8.1.11. Cabe aos requisitantes a responsabilidade integral, civil e penal, por sua ação ou omissão, inclusive a de seus respectivos representantes ou representados, nos limites do mandato.
- 8.1.12. Para os efeitos deste Regulamento, considera-se mercadoria ou carga perigosa, aquelas previstas no Código Internacional de Gerenciamento de Segurança - ISM CODE, IMO, as definições da Norma Regulamentadora nº 29/1997 do Ministério do Trabalho e as medidas estabelecidas na Resolução da ANTAQ nº 2239/2011, que trata de procedimentos para o trânsito seguro de produtos perigosos por instalações portuárias, Resolução nº 2190/2011, sobre procedimentos para prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações, bem como as NBR nº 7500/1993 e nº 14253/1998 e nas de Proteção ao Meio Ambiente:
- 8.1.12.1. É vedada a movimentação e/ou armazenamento das seguintes mercadorias na área sob jurisdição da Autoridade Portuária do Porto de Natal, exceto sob autorização prévia:
- a. Azidas;
 - b. Dietilenoglicol Dimitrato;
 - c. Fulminatos em geral; e
 - d. Nitroglicerina.
- 8.1.12.2. Os veículos utilizados no transporte de cargas ou produtos perigosos quer nas atividades de suprimento, quer das operações de navios para armazéns e pátios externos e vice-versa, deverão atender às exigências especificadas nas normas supracitadas, notadamente as constantes na NBR nº 7500/1982.

- 8.1.12.3. Os trabalhadores avulsos ou qualquer outro trabalhador envolvido nas operações com as mercadorias relacionadas no item 8.1.12.2, devem estar habilitados, treinados e devidamente utilizando os Equipamentos de Proteção Individual (EPI) e Equipamentos de Proteção Coletiva (EPC) fornecidos pelo OGMO e responsável pela operação.
- 8.1.12.4. A CODERN, os operadores e agentes portuários, bem como o OGMO exercerão fiscalização sobre as operações e as condições dos veículos (inspeção veicular) que transportem cargas ou produtos perigosos na área do Porto, em colaboração e estreito entendimento com as autoridades responsáveis, para exigir o cumprimento desse procedimento.
- 8.1.12.5. As medidas de segurança necessárias à permanência de qualquer carga perigosa, além das existentes nas instalações portuárias deverão ser disponibilizadas pelo proprietário da carga e/ou pelo responsável designado por este, conforme condições específicas exigidas pela Autoridade Portuária.
- 8.1.13. As embarcações e seus tripulantes ficam sujeitos ao presente Regulamento durante o tempo em que permanecerem na área do Porto Organizado.

8.2 - Utilização das Instalações de Acostagem e Atracação:

- 8.2.1. Confirmada a chegada da embarcação e à vista da requisição de ocupação de Berço de Acostagem, de sua disponibilidade e da liberação da embarcação pelas autoridades competentes, a Administração Portuária autorizará a atracação da embarcação por ordem cronológica de chegada ao Porto para a ocupação designada, observadas as prioridades legais vigentes.
- 8.2.2. A Administração Portuária não se obriga a conceder atracação às embarcações que entrarem no Porto para receber carga em quantidade que não assegure uma movimentação em ritmo continuado e com nível de desempenho compatível com o tempo de permanência previsto da embarcação e com a exigência da demanda do Berço de Acostagem.

- 8.2.3. A atracação e a desatracação serão realizadas sob a responsabilidade do comandante da embarcação cabendo à Administração Portuária ou Operador Portuário auxiliar as referidas operações sobre o Cais, com pessoal sob seu encargo.
- 8.2.4. A desatracação da embarcação deverá dar-se logo após o término da operação portuária ou de abastecimento, conforme o caso.
- 8.2.5. As embarcações atracadas deverão cumprir prontamente as ordens que forem dadas pela Administração Portuária, especialmente quando ocorrerem situações de anormalidades que comprometam a segurança de pessoas, instalações e das próprias embarcações ou prejudiquem o bom funcionamento do Porto.
- 8.2.6. No caso de incêndio a bordo, as embarcações deverão desatracar do Cais, rumando para área de fundeio para combate ao fogo, salvo nos casos definidos pela autoridade competente.
- 8.2.7. O tempo de ocupação do berço de acostagem por uma embarcação se inicia ao término da amarração e termina quando for solto o último cabo.
- 8.2.8. A Administração Portuária poderá autorizar a atracação de embarcação a contra bordo de outra atracada no berço de acostagem, a requerimento do armador ou do seu preposto e sob total responsabilidade dos respectivos comandantes.
- 8.2.9. As embarcações ficam sujeitas ao presente Regulamento durante o tempo que permanecerem na área de fundeio, no Canal de Acesso, Bacia de Evolução ou atracadas, bem como seus tripulantes.
- 8.2.10. A toda embarcação que entrar no porto corresponderá um número de ordem que será dado pela Autoridade Portuária.
- 8.2.11. Fica o comandante ou seu preposto, responsável por qualquer avaria quando das manobras de atracação/desatracação.
- 8.2.12. Pela utilização das instalações de acostagem, os requisitantes pagarão as taxas da tarifa portuária do Porto de Natal.
- 8.2.13. No caso de ocorrência de vazamento, ou derramamento de substância nociva ao

meio ambiente, na Área do Porto Organizado de Natal, sendo proveniente de embarcação atracada ou fundeada, o comandante e seu preposto deverão providenciar o acionamento de atendimento imediato à emergência, ficando todas as despesas e danos ambientais, de sua responsabilidade.

- 8.2.14. As requisições de manobras deverão ser solicitadas à CODERN com antecedência mínima de 48 h em relação à hora de atracação pretendida.
- 8.2.15. Aos navios que aportarem apenas para receber mercadorias, somente deverá ser dada atracação quando os mesmos já dispuserem da carga despachada e pronta para manter as operações em ritmo normal.
- 8.2.16. Todos os navios deverão desatracar imediatamente, após o término das operações de embarque e descarga, a fim de possibilitar o imediato aproveitamento de sua vaga, por outro navio. Se não houver navios aguardando atracação, poderá a CODERN, a seu critério e a pedido por escrito do interessado, autorizar a permanência do navio atracado, durante o período em que não houver designação de outra embarcação para atracar no mesmo local. É importante salientar que as operações de atracação/desatracação de navios estão proibidas durante o período noturno, para navios acima de 500 AB ou com deslocamento total superior a 1.000 t (exceto navios de guerra), em face das limitações impostas pela Autoridade Marítima, devido à necessidade da instalação de defesas nos pilares centrais da Ponte Newton Navarro e retificação de parte do canal de acesso ao porto, com a consequente alteração do balizamento.
- 8.2.17. Responderá por todos os custos envolvidos na operação da janela, o navio que não desatracar em tempo hábil para a entrada do detentor da janela de atracação.

8.3 - Utilização dos sistemas viários:

8.3.1 - Acessos Internos do Porto

8.3.1.1 - Vias de Circulação Rodoviária

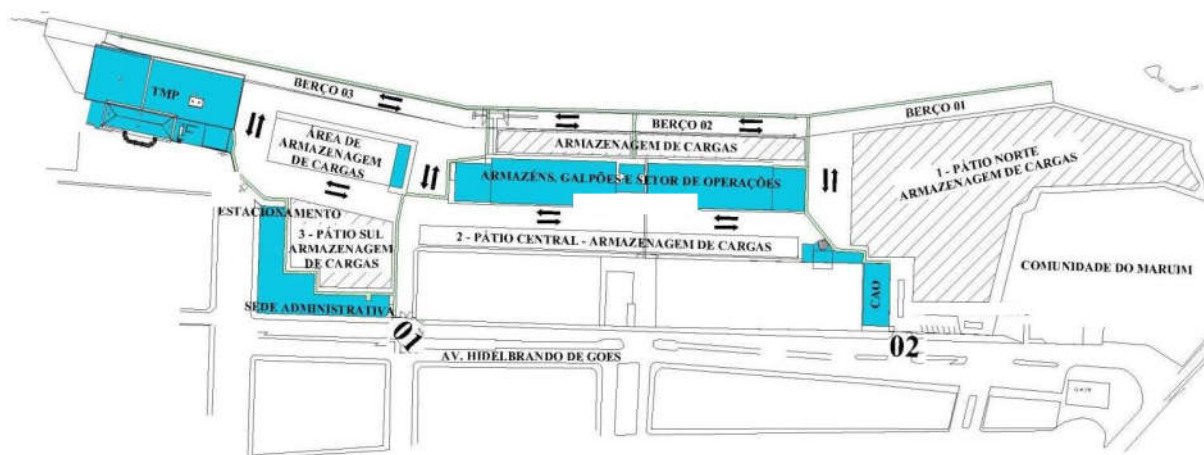


Figura 02 – Vias Internas de Circulação e Acessos ao Porto

Acessos ao Porto de Natal:

01 – Portão Central (Av. Eng. Hildebrando de Gois); e

02 – Portão Norte (Av. Eng. Hildebrando de Gois).

Observação: As setas indicam as vias internas de circulação rodoviária no Porto.

O Porto de Natal dispõe de vias internas de circulação e interligação entre os pátios Norte, Sul e Central. Estas vias são asfaltadas, com base em paralelepípedo e sub-base em solo-brita. Possuem diferentes larguras, sendo a mais estreita com 10 m e a mais larga com 22 m. A velocidade máxima permitida é de 30km/h. O fluxo é permitido em dois sentidos em todas as vias, como demonstrado na imagem acima (Figura 02).

A comunicação com as ruas externas é realizada através de 02 (dois) portões de entrada/saída todos com cancela e guarita.

- BR-406 (Via de acesso Ceará-Mirim-Natal) - Apresenta boa conservação do pavimento e regular sinalização com sentido duplo sem canteiro central com velocidade máxima de 80 km/h, duas faixas e acostamento de 1,8m.

Acessos ao Porto de Natal-RN:

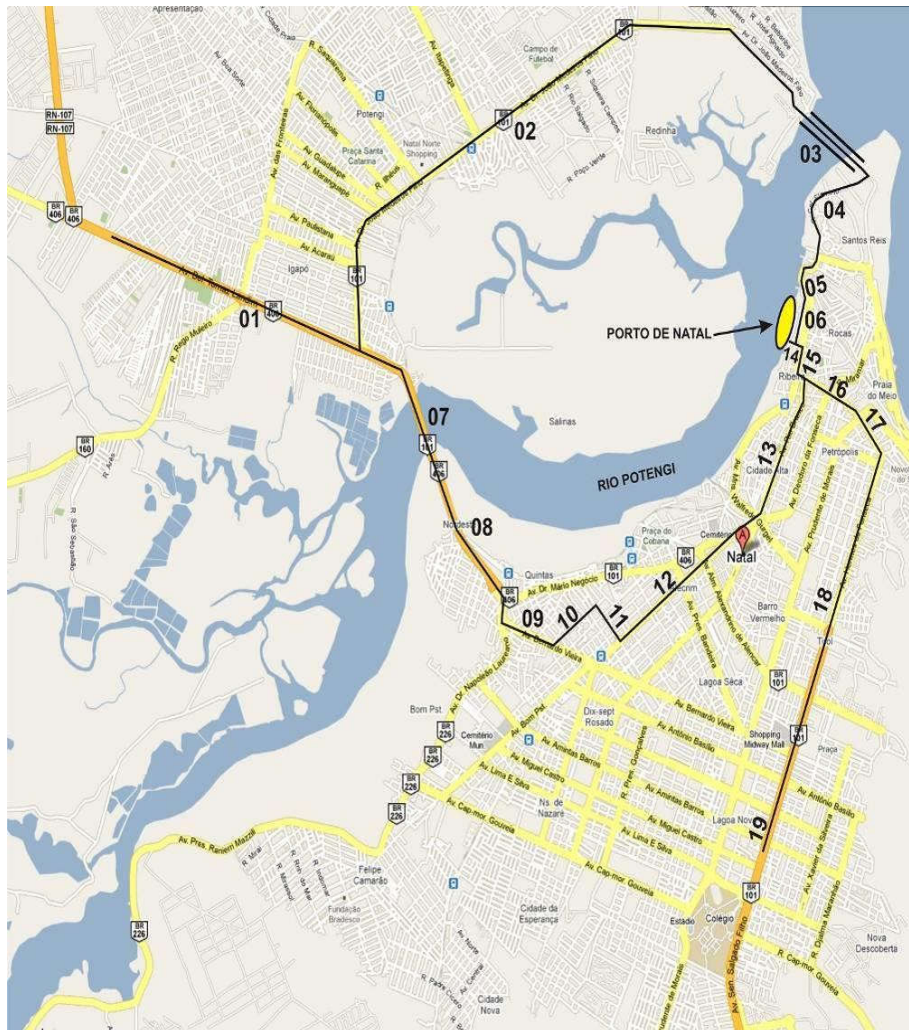


Figura 04 - Acessos ao Porto de Natal

Observação: As vias internas de circulação, bem como os acessos as dependências do Porto (portões de acesso), podem ser visualizadas em detalhe no subitem 2.17.1 (Vias de Circulação Rodoviária).

Para cargas oriundas via BR-101 e/ou BR-406, sentido zona norte-Porto, temos:

1ª opção - Seguir pelas ruas/avenidas abaixo, obedecendo à seguinte ordem:

01 – Av. Tomaz Landim

02 – Av. João Medeiros Filho

03 - Ponte Newton Navarro

04 – R. Cel. Flaminio

05 – R. João de Deus

06 – Av. Hildebrando de Góis

14 – R. Explanada Silva Jardim

2ª opção - Seguir pelas ruas/avenidas abaixo, obedecendo à seguinte ordem:

01 – Av. Tomaz Landim

07 – Ponte de Igapó

08 – Av. Felizardo Firmino Moura

09 – Av. Bernardo Vieira

10 – R. dos Pêgas

11 – R. Pres. Mascarenhas

12 – Av. Cel. Estevam

13 – Av. Rio Branco

15 – Av. Duque de Caxias

14 – R. Explanada Silva Jardim ou Rua Olavo Bilac

Para cargas oriundas da BR-101 e/ou BR-304, sentido Macaiba-Porto e/ou Parnamirim-Porto, temos:

3ª opção - Seguir pelas ruas/avenidas abaixo, obedecendo à seguinte ordem:

19 – Av. Sen. Salgado Filho

18 – Av. Hermes da Fonseca

17 – Av. Cel. Joaquim Manoel

16 – Av. Cel. Gustavo de Farias

15 - Av. Duque de Caxias

14 – R. Explanada Silva Jardim

8.3.2.2 - Ferroviários

Próximo ao porto, existem linhas ferroviárias desativadas, que há algumas décadas carregavam cargas para o porto. Atualmente, o Sistema de Trens Urbanos de Natal é operado por uma Superintendência da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, realizando apenas o transporte de passageiros nos municípios de NATAL, PARNAMIRIM, EXTREMOZ e CEARÁ MIRIM. O sistema atual tem 22 estações, distribuídas numa extensão de 56,2 km, composta por duas

linhas: Linha Sul (amarelo) e Linha Norte (azul e verde), as quais atendem os municípios de Natal e Parnamirim, no sentido Sul e Natal, Extremoz e Ceará-Mirim, no sentido Norte. O material rodante é composto por três veículos leves sobre trilhos (VLT's) e 2 locomotivas, realizando 10 viagens/dia, na Linha Norte e 14 viagens/dia, na Linha Sul, transportando, em média, cerca de 11 mil passageiros/dia.



Figura 05 - Mapa Trens Urbanos

8.3.2.3 - Dutoviários

O Porto de Natal não possui acessos do tipo dutoviário.

8.3.3 - Acessos Hidroviários

Não existem hidrovias que dão acesso ao Porto de Natal, porque o Rio Potengi só se torna navegável próximo à foz, quando recebe a contribuição do Rio Jundiá.

8.3.4 - Acessos Aquaviários

8.3.4.1 - Canal de acesso

O canal de acesso é demarcado por 11 (onze) boias e apresenta uma extensão de 3 km, uma largura de 100m (trechos retilíneos) e de 120m (curvas), com profundidade igual a 10m.

A entrada da barra estabelece naturalmente a primeira restrição geométrica do canal de acesso, por conta da distância entre os dois molhes de proteção (um em cada lado da barra), não havendo possibilidade de ações que venham a alterá-los de suas respectivas localizações, limitando em 150 m a largura geométrica do canal nesse trecho e determinando o canal como sendo do tipo “one way”.

A operação no canal de acesso é limitada para navios de até 202 metros, com exceções sendo submetidas a avaliações (Autoridade Portuária + Capitania dos Portos + Praticagem).

8.4 - Utilização das redes de serviços públicos:

8.4.1 - Energia Elétrica



Fotografia 01 - Subestação n° 01



Fotografia 02 - Subestação n° 02

O Fornecimento de energia elétrica é realizado pela Companhia de Serviços Elétricos do Rio Grande do Norte (COSERN), em média tensão com 13,8 kV, alimentando em 220/380/440 v e 60 Hz de frequência, através de 02 subestações abaixadoras, compostas por 02 transformadores de 1000 kVA e 01 de 250 kVA, cada. Existem também 02 usinas de geração própria, sendo uma com 02 geradores de 625 kVA (Subestação n° 01) e outra com 02 geradores de 500 kVA e 01 gerador de 625KVA (Subestação n° 02). Existe, ainda, uma subestação abaixadora de 500 kVA e 01 usina de geração com capacidade de 500 kVA (Subestação TMP), de utilização exclusiva do Terminal Marítimo de Passageiros (TMP). Planeja-se interligar a Sede da CODERN com essa última subestação abaixadora, liberando a Subestação 01 (SE01) para atendimento exclusivo à área operacional.

8.4.2 - Abastecimento de Água

O abastecimento de água é realizado pela Companhia de Águas e Esgotos do Rio Grande do Norte (CAERN), que disponibiliza uma linha direta para as instalações portuárias. A distribuição de água na faixa do cais é feita através de duas redes, uma alimentada diretamente pela CAERN, com vazão de 10m³/h, e outra alimentada do conjunto de reservatórios, um superior, com 100 m³, e outro o inferior, com 200 m³, com capacidade de 25 m³/h.



Fotografia 03 - Castelo d'água

Para abastecer as embarcações, a CODERN dispõe de 4 estações de fornecimento, com hidrômetros.

8.4.3 - Drenagem e Esgoto

A drenagem dos armazéns e dos pátios é feita através de tubulação própria e com caixas coletoras, que encaminham os efluentes até o sistema público de drenagem.

O esgoto sanitário é conduzido através de tubulação até a galeria coletora da rede pública urbana, de forma que já está sendo elaborado um projeto de melhoria para esse sistema.

8.4.4 - Telecomunicações

A rede telefônica interna, ligada a central PABX, é alimentada por linhas-tronco, contendo 100 ramais (30 ramais DDR), fornecidos pela EMBRATEL.

Na Companhia Docas existem serviços de Internet, Telefonia Fixa, Telefonia Móvel e Rádio Comunicação, assim distribuídos:

8.4.4.1 - Serviço de Internet

Existe Serviço de Internet, sob a responsabilidade da Coordenação de TI da Companhia, distribuído virtual e fisicamente para atender as unidades da Sede e do Porto. O serviço é disponibilizado para as estações de trabalho, para os funcionários e os visitantes, conforme Políticas de Segurança da Informação da Companhia, e se compõem de serviço de internet dedicado, fornecido pela empresa Cabo Telecom, com estrutura física, em fibra óptica.

As unidades se comunicam entre si através de uma Virtual Private Network (VPN), Rede Virtual Privada, ou túnel de comunicação privado; e entre as unidades da Companhia, através da internet, também disponível para as estações móveis da CODERN, os notebooks, que podem acessar os dados da Companhia estando fora das dependências da empresa.

8.4.4.2 - Serviço de Telefonia Fixa

Existem nas três unidades (Sede, Porto de Natal e Gerência do Terminal Salineiro de Areia Branca), que são atendidas da seguinte forma: Sede e Porto de Natal, contratado um serviço de tronco analógico, à Embratel Telecom, que é controlado por uma Central Telefônica Híbrida, gerenciada pela Equipe de Engenharia Elétrica da Companhia, em parceria com a Coordenação de TI; e as unidades de Natal e de Areia Branca se comunicam entre elas por ramais, através do serviço de uma Rede Virtual Privada, possibilitando a integração das Centrais Telefônicas das Unidades.

8.4.4.3 - Serviço de Telefonia Móvel

Existente nas três unidades (Sede, Porto de Natal e Gerência do Terminal Salineiro de Areia Branca). É fornecido pela empresa VIVO Telecom, sendo contratado um pacote de serviços de ligações locais, estaduais e nacionais, além de serviços de internet móvel.

8.4.4.4 - Serviço de Rádio Comunicador

O Serviço de Rádio Comunicador (regulado junto a ANATEL) foi concebido para atender à Área Portuária da CODERN, sendo utilizado pela Guarda Portuária, pela Gerência do Porto de Natal e pelo Terminal Salineiro de Areia Branca.

8.5 - Utilização das instalações remanescentes de armazenagem:

8.5.1 - Mercadorias/Cargas:

8.5.1.1 As mercadorias somente poderão ser depositadas em instalação de armazenagem compatível com a natureza e espécie. As mercadorias perigosas somente deverão ser depositadas em instalação de armazenagem com a estrita observância das normas de segurança pertinentes.

8.5.1.2. Não será permitido o depósito de mercadorias em áreas de circulação, que deverão ser demarcadas pela Administração Portuária. É permitido, com exceção das mercadorias ou cargas perigosas, o seu depósito na faixa do cais, sem, contudo, prejudicar a circulação dos equipamentos e viaturas e dos vagões, apenas durante a fase de operação, com a embarcação atracada ao berço e na correspondente faixa de cais ocupada.

8.5.1.3. Em casos de não remoção das mercadorias no prazo estipulado para armazenamento ou retirada do Porto de Natal, sem prejuízo das sanções aplicáveis ao Operador Portuário, a Administração Portuária fica autorizada:

8.5.1.3.1. Por conta e risco do Operador Portuário, remover a mercadoria, desde a faixa do cais até o local de depósito.

8.5.1.3.2. Cobrar do Operador Portuário importância equivalente à armazenagem que incidiria sobre esta operação portuária, desde o dia de sua descarga até o de sua retirada da área do Porto ou de sua regularização perante seu respectivo dono.

8.5.1.3.3. A Administração Portuária somente passará a ser responsável pela mercadoria após seu efetivo recebimento, quando de sua entrega regular.

- 8.5.1.3.4. No caso de carga avariada que apresente vazamento na área do Porto, é de responsabilidade do proprietário da carga avariada e/ou seu preposto providenciar todas as medidas de contenção, controle e destinação final dos resíduos gerados, inclusive substituição do recipiente ou embalagem avariada.
- 8.5.1.3.5. É responsabilidade do Operador Portuário manter o cais, equipamentos, instalações, pátios e áreas contíguas, durante a operação sob sua responsabilidade, devendo providenciar de imediato a limpeza completa da área afetada, de modo a recolocar a faixa do cais em condições de higiene e segurança. O não cumprimento desta obrigação, no prazo estipulado após o término da operação portuária, autorizará a Administração Portuária a realizar os serviços de limpeza, em questão, às expensas do responsável pela operação, sem prejuízo das sanções aplicáveis ao Operador Portuário.
- 8.5.1.3.6. No caso de derramamento de mercadoria perigosa em decorrência de avaria, com possível prejuízo a segurança física e a saúde dos trabalhadores, o responsável pela operação portuária deverá de imediato, isolar a área afetada, comunicar prontamente a Administração Portuária e tomar as providências ao seu alcance, visando à imediata eliminação do risco.
- 8.5.1.3.7. A Autoridade Portuária poderá exigir a emissão de Termo de Compromisso ao Operador Portuário em situações cuja carga a ser movimentada exija condições específicas envolvendo o controle ambiental e de segurança do trabalho, ficando os termos acordados a serem definidos em reunião ou mútuo acordo entre as partes envolvidas.
- 8.5.1.3.8. Caso seja identificada qualquer não conformidade quando da avaliação qualitativa das condições mínimas exigidas para cada tipo de operação portuária, a CODERN emitirá Relatório de Inspeção Portuária (RIP) e poderá exigir a regularização da não conformidade dentro do prazo mínimo acordado entre as partes. O descumprimento do prazo implicará no encaminhamento do RIP pela Autoridade Portuária para a ANTAQ para as providências cabíveis.

8.5.2 - Armazenagem de Mercadorias/Cargas:

- 8.5.2.1. As mercadorias deverão ser arrumadas por espécie, marca, contramarca, conhecimento, consignatário e embarcador, devendo evitar-se qualquer contaminação de uma mercadoria por outra; tratando-se de mercadoria perigosa, deverá ser segregada, conforme determinação da Administração Portuária, nos termos estabelecidos pela IMO.
- 8.5.2.2. Na armazenagem de mercadorias, estas deverão ser separadas, de acordo com o sentido de sua movimentação: embarque, desembarque ou trânsito, devendo evitar-se qualquer contaminação de umas com outras.
- 8.5.2.3. As mercadorias sob a fiscalização da Autoridade Aduaneira deverão ser armazenadas em áreas próprias alfandegadas.
- 8.5.2.4. As mercadorias perigosas deverão ser depositadas em instalações especiais de armazenagem, providas de sinalização adequada a sua identificação, com a estrita observância das Normas de Segurança e de movimentação; o seu armazenamento em instalações de armazenagem comum, ainda que compatíveis, somente deverá ser feita se tomadas medidas acauteladoras de isolamento da área e de separação das demais mercadorias, para evitar qualquer contaminação, risco de incêndio, explosão ou dano ao meio ambiente. A sinalização supracitada deverá ser fornecida pelo agente responsável pela mercadoria.
- 8.5.2.5. O período de armazenagem das mercadorias perigosas, quando autorizada pela Administração Portuária, deverá ser o menor possível.
- 8.5.2.6. Quando os volumes das mercadorias mostrarem sinais de avarias ou condições que não atendam os requisitos das autoridades de saúde e de inspeção fitossanitária, estando às embalagens danificadas ou inadequadas, caberão os seguintes procedimentos:
 - 8.5.2.6.1. Quando destinado ao embarque, serão adotados, pela Administração Portuária ou operador portuário, as medidas mais adequadas às circunstâncias.
 - 8.5.2.6.2. Se provenientes de desembarque, deverão ser recebidos com ressalvas a serem registradas em documento próprio de faltas de avarias, em

conformidade com a legislação em vigor, bem como serão depositadas em local isolado, reservado para tal fim, após serem lacrados e cintados para efeito de vistoria.

- 8.5.2.7. O depositário passa a ser responsável pela mercadoria ao recebe-la da entidade entregadora.
- 8.5.2.8. O depositário promoverá a venda, em leilão público, das mercadorias nacionais ou nacionalizadas cuja armazenagem lhe foi confiada, nos seguintes casos:
- 8.5.2.8.1. Quando os donos dessas mercadorias declararem, por escrito, que as abandonam.
 - 8.5.2.8.2. Quando, tratando-se de mercadorias recebidas por cabotagem, não sejam despachadas para saída no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data da respectiva descarga.
 - 8.5.2.8.3. Quando as mercadorias referidas no item 8.4.8.2, apesar de despachadas para saída, deixarem de ser retiradas por seus donos no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data da respectiva descarga.
 - 8.5.2.8.4. Quando, tratando-se de mercadorias facilmente perecíveis, importadas e depositadas em armazéns comuns, não sejam despachadas para a saída no prazo de 08 (oito) dias, contados da data da respectiva descarga.
 - 8.5.2.8.5. Quando as mercadorias referidas na alínea do item 8.5.2.8.4, apesar de despachadas para saída, deixarem de ser retiradas por seus donos, no prazo de 05 (cinco) dias, contados da data do respectivo despacho.
 - 8.5.2.8.6. Quando os respectivos donos deixarem de pagar aos depositários o valor devido pela armazenagem.
- 8.5.2.9. De cada venda de mercadoria armazenada que realizar, de acordo com o disposto no item 8.5.2.8 deste Regulamento, o depositário fará comunicação detalhada aos respectivos órgãos fiscalizadores.
- 8.5.2.10. Quando as mercadorias armazenadas oferecerem risco de deterioração ou

estrago, o depositário deverá dar conhecimento do fato ao consignatário ou seu preposto e a Autoridade Aduaneira, se for o caso, para as devidas providências.

8.5.2.11. As mercadorias nacionais ou nacionalizadas que se deteriorarem durante o período de armazenagem serão removidas pelo depositário para destinação adequada, cabendo os custos portuários e outros que possam ocorrer ao consignatário da mercadoria ou seu preposto.

8.5.2.12. O Fiel do Armazém, responsável pela guarda das mercadorias, assistirá sempre a conferência aduaneira feita nas instalações de armazenagem dos portos.

8.6 - Utilização das demais instalações portuárias de uso público:

O Porto de Natal não possui outras instalações de uso público.

9 - UTILIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES NÃO OPERACIONAIS

9.1 - Introdução

O Porto de Natal possui atualmente 09 (nove) contratos de cessão onerosa, conforme demonstrados na tabela abaixo, no qual são utilizadas instalações não operacionais.

Os referidos contratos de Cessão de Uso Oneroso foram objeto de Licitação, ocorrida no ano de 2015, através da CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 005/2015 – PROCESSO LICITATÓRIO Nº 690/2015, cujo prazo é de 12 (doze) meses, contados da assinatura do TERMO DE CESSÃO, prorrogável por iguais períodos, de acordo com a Resolução ANTAQ 2240/2011, Portaria SEP nº 409/2014 e demais legislações aplicáveis.

CONTRATO								FINANCEIRO	
Nº	Arrendatário	Tipo	Objeto do Contrato	Início	Término	Possível prorrogação	Área (m²)	R\$/m² (Indicar aqui mês de referência)	R\$/mês (Indicar aqui mês de referência)
026/2015	AGRÍCOLA FAMOSA LTDA	CESSÃO DE USO ONEROSO	CESSÃO DE USO ONEROSA DE SALA NO PORTO DE NATAL, LOTE Nº. 02, MEDIANTE PAGAMENTO MENSAL	09/11/15	09/11/20	SIM	17m²	R\$ 33,32 por m² - nov/2019	R\$ 566,45 - NOV/2019

027/2015	PROGECO DO BRASIL OPERADORA INTERMODAL DE CONTAINERES LTDA	CESSÃO DE USO ONEROSO	CESSÃO DE USO ONEROSA DE SALA NO PORTO DE NATAL, LOTE N°. 03, MEDIANTE PAGAMENTO MENSAL	09/11/15	09/11/20	SIM	24m ²	R\$ 30,65 por m ² - nov/2019	R\$ 735,65 - NOV/2019
028/2015	PROGECO DO BRASIL OPERADORA INTERMODAL DE CONTAINERES LTDA	CESSÃO DE USO ONEROSO	CESSÃO DE USO ONEROSA DE ÁREA DE PÁTIO NO PORTO DE NATAL, LOTE N°. 06, MEDIANTE PAGAMENTO MENSAL	09/11/15	09/11/20	SIM	30m ²	R\$ 16,35 por m ² - nov/2019	R\$ 490,43 - NOV/2019
029/2015	REEFERBRAS NORDESTE COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA	CESSÃO DE USO ONEROSO	CESSÃO DE USO ONEROSA DE ÁREA DE PÁTIO NO PORTO DE NATAL, LOTE N°. 07, MEDIANTE PAGAMENTO MENSAL	09/11/15	09/11/20	SIM	30m ²	R\$ 16,35 por m ² - nov/2019	R\$ 490,43 - NOV/2019
030/2015	REEFERBRAS NORDESTE COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA	CESSÃO DE USO ONEROSO	CESSÃO DE USO ONEROSA DE ÁREA DE PÁTIO NO PORTO DE NATAL, LOTE N°. 08, MEDIANTE PAGAMENTO MENSAL	09/11/15	09/11/20	SIM	30m ²	R\$ 16,35 por m ² - nov/2019	R\$ 490,43 - NOV/2019
031/2015	BM FORTALEZA REPAROS DE CONTAINERS LTDA	CESSÃO DE USO ONEROSO	CESSÃO DE USO ONEROSA DE ÁREA DE PÁTIO PARA NO PORTO DE NATAL, LOTE N°. 09, MEDIANTE PAGAMENTO MENSAL	09/11/15	09/11/20	SIM	30m ²	R\$ 16,35 por m ² - nov/2019	R\$ 490,43 - NOV/2019
032/2015	BM FORTALEZA REPAROS DE CONTAINERS LTDA	CESSÃO DE USO ONEROSO	CESSÃO DE USO ONEROSA DE ÁREA DE PÁTIO NO PORTO DE NATAL, LOTE N°. 10, MEDIANTE PAGAMENTO MENSAL	09/11/15	09/11/20	SIM	30m ²	R\$ 16,35 por m ² - nov/2019	R\$ 490,43 - NOV/2019
033/2015	BM FORTALEZA REPAROS DE CONTAINERS LTDA	CESSÃO DE USO ONEROSO	CESSÃO DE USO ONEROSA DE ÁREA DE PÁTIO NO PORTO DE NATAL, LOTE N°. 11, MEDIANTE PAGAMENTO MENSAL	09/11/15	09/11/20	SIM	30m ²	R\$ 16,35 por m ² - nov/2019	R\$ 490,43 - NOV/2019
034/2015	CMA CGM DO BRASIL AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA	CESSÃO DE USO ONEROSO	CESSÃO DE USO ONEROSA DE ÁREA DE PÁTIO NO PORTO DE NATAL, LOTE N°. 12, MEDIANTE PAGAMENTO MENSAL	09/11/15	09/11/20	SIM	30m ²	R\$ 16,35 por m ² - nov/2019	R\$ 490,43 - NOV/2019

10 - UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SOB GESTÃO DE TERCEIROS

10.1 - Utilização das áreas arrendadas

O Porto de Natal possui, somente, duas áreas arrendadas, através dos contratos n°s 011/1998 e 003/2001, com a empresa Grande Moinho Potiguar (GMP), totalizando uma área igual a 1.475m², onde funciona o conjunto industrial moageiro, para recepção e armazenagem de trigo e industrialização de massas, biscoitos e outros derivados de trigo.

10.2 - Utilização das áreas sob outro tipo de ocupação

No Porto de Natal, não existe áreas sob outro tipo de ocupação.

11 - UTILIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DE ACESSO AQUAVIÁRIO DE USO PÚBLICO

11.1 - Introdução

11.1.1 - Canal de acesso

O canal de acesso é demarcado por boias e inicia-se no alto fundo denominado Cabeça de Negro (boias 01 e 02), apresentando profundidade de 12,5 m (41 pés), referentes ao Nível de Redução (NR) da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) da Marinha, e largura entre 100 m (trechos retilíneos) e 120 m (curvas), com extensão de cerca de 3 km. A entrada da barra estabelece naturalmente a primeira restrição geométrica do canal de acesso, por conta da distância entre os dois molhes de proteção (um em cada lado da barra), não havendo possibilidade de ações que venham a alterá-los de suas respectivas localizações, limitando em 150 m a largura geométrica do canal nesse trecho e determinando o canal como sendo do tipo “one way”.

Em decorrência da inexistência, ainda, de defesas com defensas nos pilares da ponte Newton Navarro, obra do governo do Estado do Rio Grande do Norte, existe determinação da Autoridade Marítima de que as embarcações, com comprimento acima de 500 AB, só devem transitar no canal à luz do dia. Essa ponte, entre as regiões Leste e Norte de Natal, sobre o rio Potengi, se constitui uma segunda restrição geométrica no canal, limitando o canal de acesso em 120 m de largura e 55 m de altura (valor indicado na maré alta).

A operação no canal de acesso e na bacia de evolução é limitada para navios de até 202 metros, com exceções sendo submetidas a avaliações (Autoridade Portuária + Capitania dos Portos + Praticagem). As condições de mar e vento não deverão exceder a força 4, na Escala Beaufort, e as manobras de entrada e saída deverão ocorrer na preamar diurna. As NPCP (Normas

e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte) determinam também a compatibilidade do número de rebocadores e da pressão estática com a TPB do navio.



Figura 08 - Carta Náutica das Proximidades do Porto

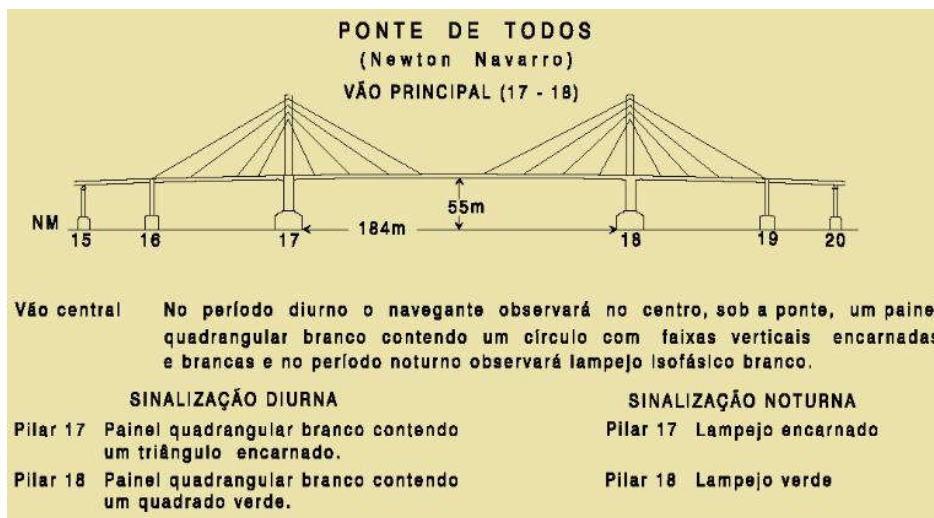


Figura 09 – Dimensões - altura e vão da Ponte Newton Navarro

Observação: a altura 55,20 m se refere à maior preamar de sizígia, alcançando 58,00 m na menor baixa mar de sizígia.

11.1.2 - Bacia de Evolução

A bacia de evolução tem extensão de 540 m, com largura de 250 a 300 m e profundidade de 12,5 m. A Bacia de Evolução está presente na carta náutica 802. Existe permanente pleito da CODERN para ampliar a largura da bacia de evolução, para necessários 500 m.

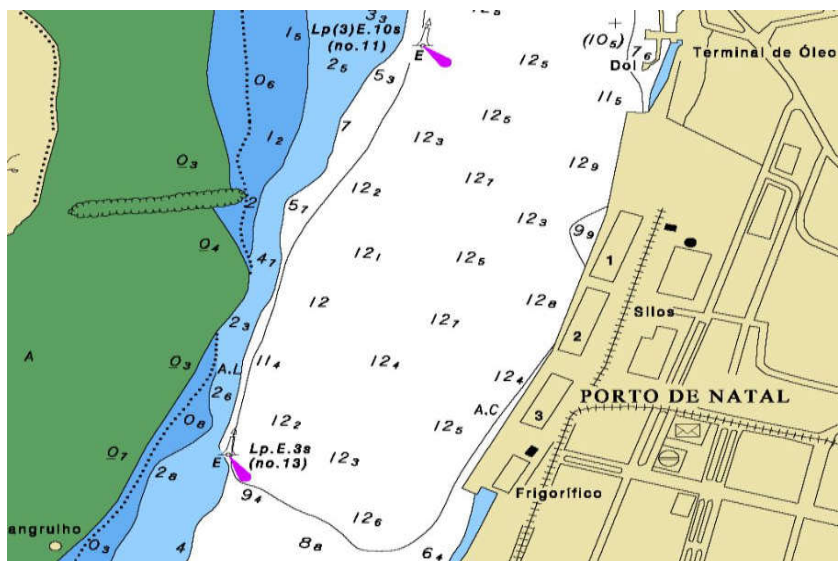


Figura 10 – Carta Náutica Bacia de Evolução do Porto

11.1.3 - Áreas de Fundeio

Existem fundeadouros autorizados pela Autoridade Marítima, conforme descritos abaixo:

Fundeadoiro nº 01: localizado entre os paralelos de 05° 45' 0" S e 05° 45' 15" S e os meridianos de 035° 10' 00" W e 035°10'30" W. É destinado aos navios procedentes de outros portos que aguardam o recebimento do prático ou local para atracação. É permitido o 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.

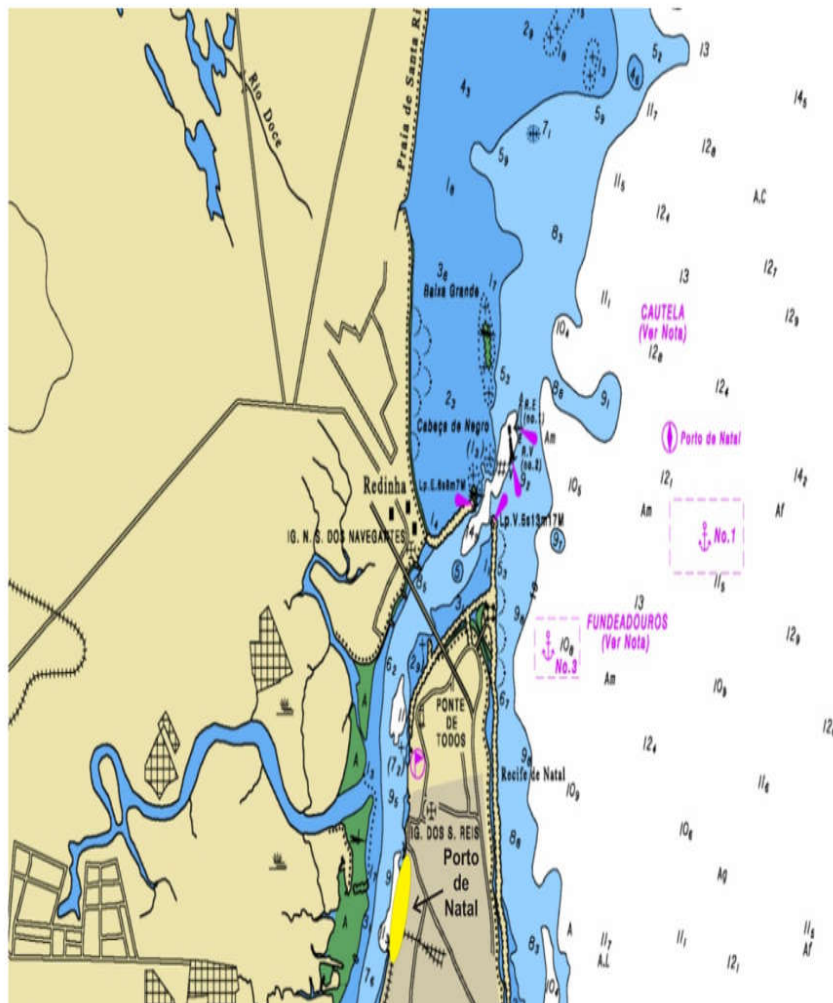


Figura 11 – Canal e posição dos Fundeadouros

FUNDEADOURO Nº 1		
VÉRTICES	COORDENADAS GEODÉSICAS (SIRGAS 2000)	
	LATITUDE	LONGITUDE
NAT-211	-5,7500232°	-35,1749747°
NAT-212	-5,7541658°	-35,1749747°
NAT-213	-5,7541662°	-35,1666876°
NAT-214	-5,7500224°	-35,1666862°

Fundeadoiro n° 02: localizado entre os paralelos de 05° 45' 24" S e 05° 45' 36" S, e os meridianos de 035°11'6" W e 035°11'24" W. É destinado para embarcações de esporte e/ou recreio.

Fundeadoiro n° 03: localizado entre as coordenadas geográficas 05° 45,7" S e 035° 12,2" W; 05° 45,7" S e 035° 12,3' W; 05° 46" S e 035° 12,3" W; 05° 46" S e 035° 12,2" W. É destinado aos navios em quarentena.

FUNDEADOIRO N° 3 (QUARENTENA)		
VÉRTICES	COORDENADAS GEODÉSICAS (SIRGAS 2000)	
	LATITUDE	LONGITUDE
NAT-215	-5,7583307°	-35,1800000°
NAT-216	-5,7616700°	-35,1800019°
NAT-217	-5,7616683°	-35,1749958°
NAT-218	-5,7583325°	-35,1749965°

11.1.4 - Barra

A entrada da barra estabelece naturalmente a primeira restrição geométrica do canal de acesso, por conta da distância entre os dois molhes de proteção (um em cada lado da barra), limitando em 150 m a largura geométrica do canal entre os mesmos. A barra está situada nas proximidades da foz do rio Potengi, sendo limitada a leste pelo arrecife de Natal e a oeste pela Pedra da Baixinha.

11.1.5 - Sinalização Náutica

O sistema de balizamento e sinalização do canal de acesso e da bacia de evolução do Porto de Natal é composto por 11 boias, luminosas, alimentadas através de sistema próprio de geração e armazenamento de energia, tendo cada uma delas a denominação de Potengi seguida por numeração que indica a sequência ao entrar no canal, como abaixo se identifica:

Potengi	Tipo de Sinal	Cor	Latitude	Longitude
N° 01	BL-1 BE	ENCARNADA	05°44'77 S	35°11'51 W
N° 02	BL-1 BB	VERDE	05°44'88 S	35°11'55 W
N° 03	BL-1 BE	ENCARNADA	05°44'91 S	35°11'65 W
Nª 04	BL-1 BB	VERDE	05°45'27 S	35°12'00 W

Nº 05	BL-1 BE	ENCARNADA	05°45'00 S	35°11'74 W
Nº 06	BL-1 BB	VERDE	05°45'61 S	35°12'26 W
Nº 07	BL-1 BE	ENCARNADA	05°45'22 S	35°12'02 W
Nº 08	BL-1 BB	VERDE	05°45'95 S	35°12'32 W
Nº 09	BL-1 BE	ENCARNADA	05°45'59 S	35°12'33 W
Nº 11	BL-1 BE	ENCARNADA	05°46'59 S	35°12'42 W
Nº 13	BL-1 BE	ENCARNADA	05°46'17 S	35°12'52 W

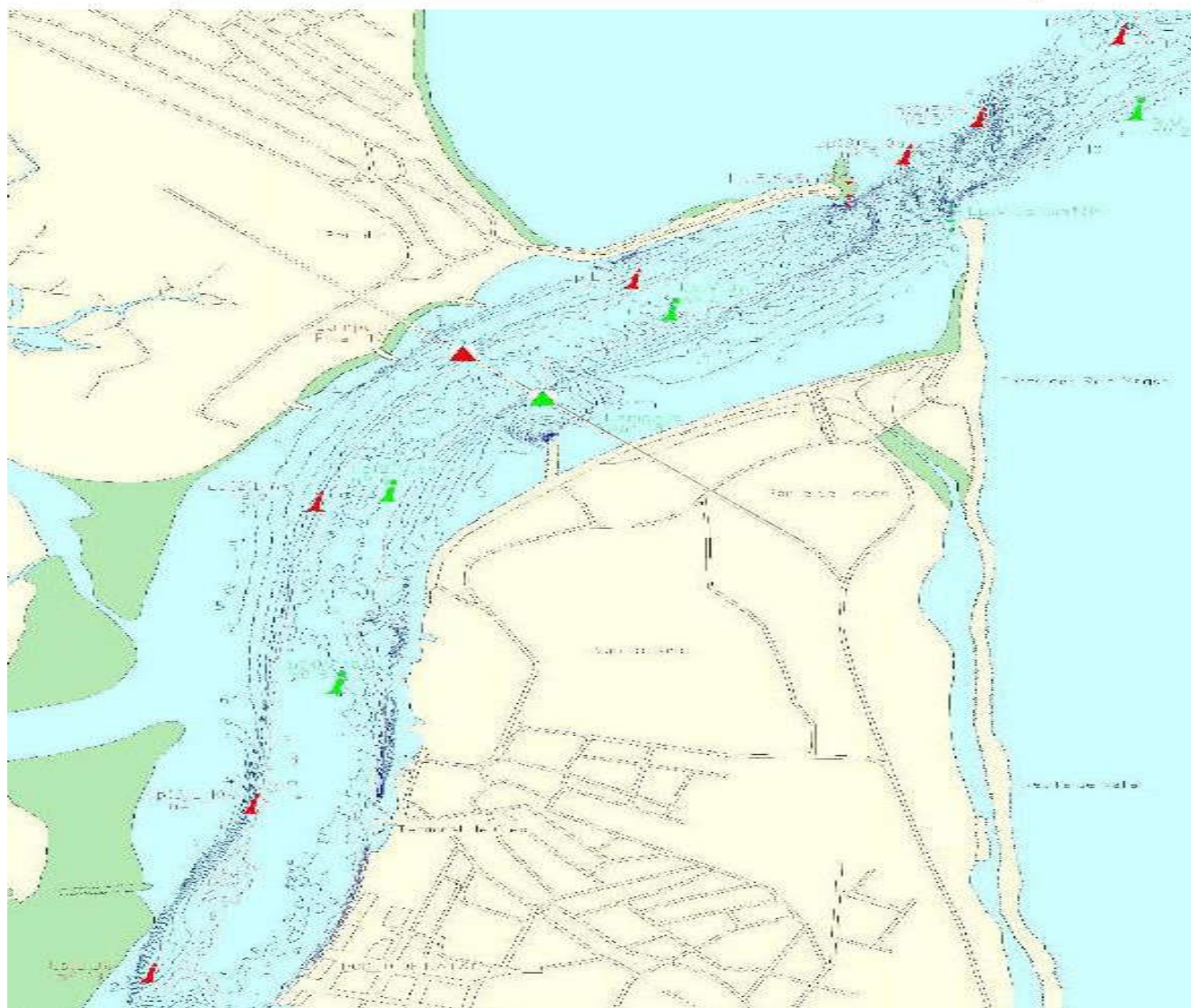


Figura 12 – Sinalização Náutica – Localização das boias

11.1.6 - Interferência no acesso aquaviário

O canal de acesso só permite o tráfego de grandes embarcações em um único sentido, não havendo a possibilidade de cruzamento (entrada de uma grande embarcação simultânea à saída de outra). Dentro do canal de acesso, as pequenas embarcações possuem espaço para transitar na margem esquerda do rio sem cruzar com as embarcações maiores do Porto de Natal.

11.2 - Programa de Dragagem

Atualmente temos alguns estudos, porém os mesmos já foram realizados há algum tempo, de forma que grande parte deles precisam ser refeitos novamente.

11.3 - Obras de abrigo

O Berço 03 - 232 m de comprimento e dez metros adicionais devido ao “dolphin” de amarração. Ele é construído em concreto armado, tendo sua pavimentação em placas pré-moldadas com junta asfáltica. Apresenta bom estado de conservação em seu pavimento, possui 8 cabeços de amarração e 16 defensas.

O Berço 02 - 195 m de comprimento, localizado em frente aos armazéns e galpões de primeira linha do Porto, por dispor dos equipamentos necessários para o descarregamento e transporte do trigo a granel, para o Grande Moinho Potiguar. É construído em concreto armado, tendo sua pavimentação em placas pré-moldadas, com junta asfáltica, possui 6 cabeços de amarração e 12 defensas.

O Berço 01 - 140 m de comprimento, localizado em frente ao Pátio de Contêineres Norte. É construído em concreto armado, tendo seu pavimento em concreto armado liso com bom estado de conservação, possui 8 cabeços de amarração e 8 defensas.

11.4 - Normas de tráfego e permanência de navios

11.4.1 - Calados Máximos recomendados

11.4.1.1. O calado máximo recomendado para o canal de acesso é de 10,0 metros, devendo ser consideradas as seguintes condições:

- a. Os navios de cereais a granel, com calado de até 10,0 metros.

b. Navios de graneis sólidos, carga geral solta ou de contêineres, com calado, com calado de até 10,0 metros.

11.4.2 - Velocidades de Navegação

11.4.2.1. Na bacia de evolução e no canal de acesso do Porto de Natal, a velocidade máxima permitida que possibilita o governo do navio com segurança é de 6,0 nós.

11.4.2.2. É proibido o cruzamento e ultrapassagem de navios no canal de acesso e bacia de evolução do Porto de Natal.

11.5 - Serviços de Praticagem, lancha de práctico e de rebocador

11.5.1 - Serviço de Praticagem

O Porto de Natal é considerado de Praticagem obrigatória para navios estrangeiros em geral; para navios brasileiros tipo petroleiros, propaneiros e transportadores de cargas explosivas de qualquer arqueação bruta; e para demais navios nacionais de porte acima de 500 TAB.

Estão isentas de obrigatoriedade de praticagem para acesso ao porto as seguintes embarcações:

- a. Os navios da Marinha Brasileira.
- b. As embarcações brasileiras de porte igual ou inferior a 500 toneladas de arqueação bruta.
- c. Os rebocadores de alto mar, nacionais ou estrangeiros arrendados, que tenham em sua tripulação marítimos brasileiros de categoria Oficial de Náutica ou Mestre de Pequena Cabotagem.
- d. As embarcações da classe de navegação interior.
- e. As embarcações de esporte e recreio, de pesca, e as pertencentes a órgãos públicos.

11.5.2 - Serviço de Rebocador

Os navios em manobra de atracação ou desatracação no Porto de Natal deverão, obrigatoriamente, efetuá-la com auxílio de rebocadores.

Caberá ao Armador ou seu preposto Agente Marítimo requisitar os rebocadores necessários às manobras a serem efetuadas.

Para situações que envolvam maior risco às manobras, deverá ser feito um planejamento prévio com as entidades envolvidas, Autoridade Portuária, Autoridade Marítima, Praticagem e Empresa de Rebocadores responsável pela manobra, visando o correto delineamento das ações para minimizar os riscos.

11.6 - Sistema de gerenciamento de tráfego de navios

O Porto de Natal não possui sistema de gerenciamento de tráfego de navios.

11.7 - Sistema de Sinalização Náutica

A manutenção da sinalização náutica do balizamento do canal de acesso a bacia de evolução do Porto de Organizado de Natal está sob responsabilidade da CODERN.

11.8 - Prioridade de atracação

O Berço 03 - 232 m de comprimento e dez metros adicionais devido ao “dolphin” de amarração, utilizado, **preferencialmente**, para a movimentação de navios de cruzeiros, uma vez que se encontra localizado em frente ao Terminal Marítimo de Passageiros. Ele é construído em concreto armado, tendo sua pavimentação em placas pré-moldadas com junta asfáltica. Apresenta bom estado de conservação em seu pavimento, possui 8 cabeços de amarração e 16 defensas.

O Berço 02 - 195 m de comprimento, localizado em frente aos armazéns e galpões de primeira linha do Porto, por dispor dos equipamentos necessários para o descarregamento e transporte do trigo a granel, para o Grande Moinho Potiguar. É **o berço preferencial na atracação dos navios de trigo**, que chegam a Natal, podendo também ser utilizado nas operações de embarque/desembarque de carga geral (solta ou unitizada) e sacaria, devido à sua proximidade dos armazéns 01 e 02 e dos galpões 01 e 02. É construído em concreto armado, tendo sua pavimentação em placas pré-moldadas, com junta asfáltica, possui 6 cabeços de amarração e 12 defensas.

O Berço 01 - 140 m de comprimento, localizado em frente ao Pátio de Contêineres Norte, é utilizado na operação de embarque e desembarque de contêineres em função da proximidade com o pátio de armazenagem de maior área (15.000 m²). É construído em concreto armado, tendo seu

pavimento em concreto armado liso com bom estado de conservação, possui 8 cabeços de amarração e 8 defensas.

Com exceção das operações de desembarque de trigo a granel, que ocorrem exclusivamente no berço 02, todas as demais operações (contêineres, carga geral solta ou unitizada, sacaria, cargas de projeto etc) podem ser realizadas em quaisquer dos outros berços, classificados como de múltiplo uso.

11.9 - Sistema de monitoramento de atracação

O Porto de Natal não possui sistema de monitoramento de atracação de navios.

12 - UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DE USO PÚBLICO

12.1 - Equipamentos flutuantes

Na CODERN, não possuímos equipamentos flutuantes.

12.2 - Guindaste de cais

Na CODERN, não possuímos guindaste de cais.

12.3 - Outros equipamentos portuários

Os equipamentos portuários em utilização no Porto de Natal consistem em 1 empilhadeira a diesel, para utilização nos pátios e armazéns, e 01 plataforma elevatória, para uso em inspeções em contêineres, além de manutenções necessárias em alturas .

13 - UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS DE TERCEIROS, DE USO PÚBLICO

13.1 - Regulamentação

A Norma de Operação Portuária, no que se refere à Autoridade Portuária, é regida pela Lei 8630, de 25 de fevereiro de 1993

13.2 - Equipamentos flutuantes

Na CODERN, não possuímos equipamentos flutuantes.

13.3 - Guindaste de cais

Na CODERN, não possuímos guindaste de cais.

13.4 - Outros equipamentos portuários

Os equipamentos portuários em utilização no Porto de Natal consistem em 3 “reach stackers”, com capacidade de 45 toneladas e alcance de cinco contêineres de altura, além de empilhadeiras de menor dimensão e carretas, para movimentação de contêineres do cais para o pátio, equipamentos de propriedade de operadores portuários (os equipamentos supra mencionados são de propriedade do operador portuário PROGECO, vinculado ao armador CMA CGM). O porto possui 01 empilhadeira e 02 plataformas, para permitir o acesso aos contêineres que estejam em altura diversa do solo. Quanto ao embarque e desembarque dos contêineres dos navios, são utilizados guindastes de bordo. Os equipamentos para a movimentação de trigo, tanto o “portalino” (que retira o trigo dos porões dos navios em até 1.300 t/h) quanto a correia transportadora (1.300 t/h), que transporta o trigo para o silo, são de propriedade do Grande Moinho Potiguar (Operador GMP).



Fotografia 04 - Equipamentos Portuários

14 - OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

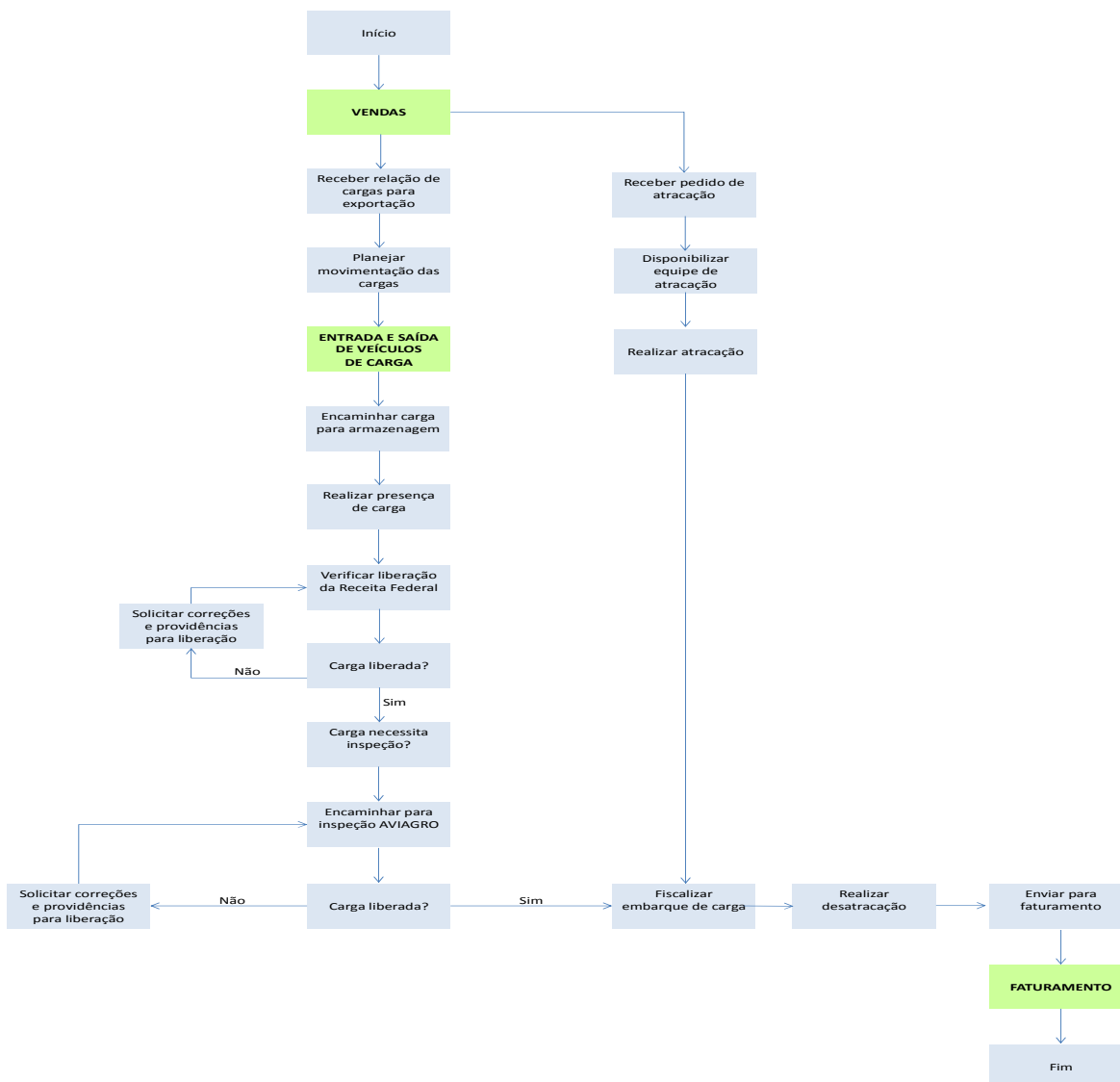
14.1 - Operações portuárias pela Administração do Porto

A CODERN possui seus fluxos logísticos processuais em conformidade à legislação vigente que contempla as demais Autoridades Intervenientes, sendo: Marinha do Brasil/Capitania dos Portos; Ministério da Fazenda/Delegacia da Receita Federal; Ministério da Justiça/Superintendência da Polícia Federal; Agência Nacional de Vigilância Sanitária e demais entidades parceiras OGMO/Porto de Natal, Praticagem e Rebocadores.

A predefinição dos fluxos estabelece uma sequência lógica dos trâmites legais, o que proporciona aos usuários diretos e indiretos uma maior agilidade e, por conseguinte, eficiência na prestação dos serviços.

- Fluxo Logístico Processual para Exportação;
- Fluxos Logísticos para Importação e Importação DTA;
- Fluxo Logístico para Carga com Avarias.

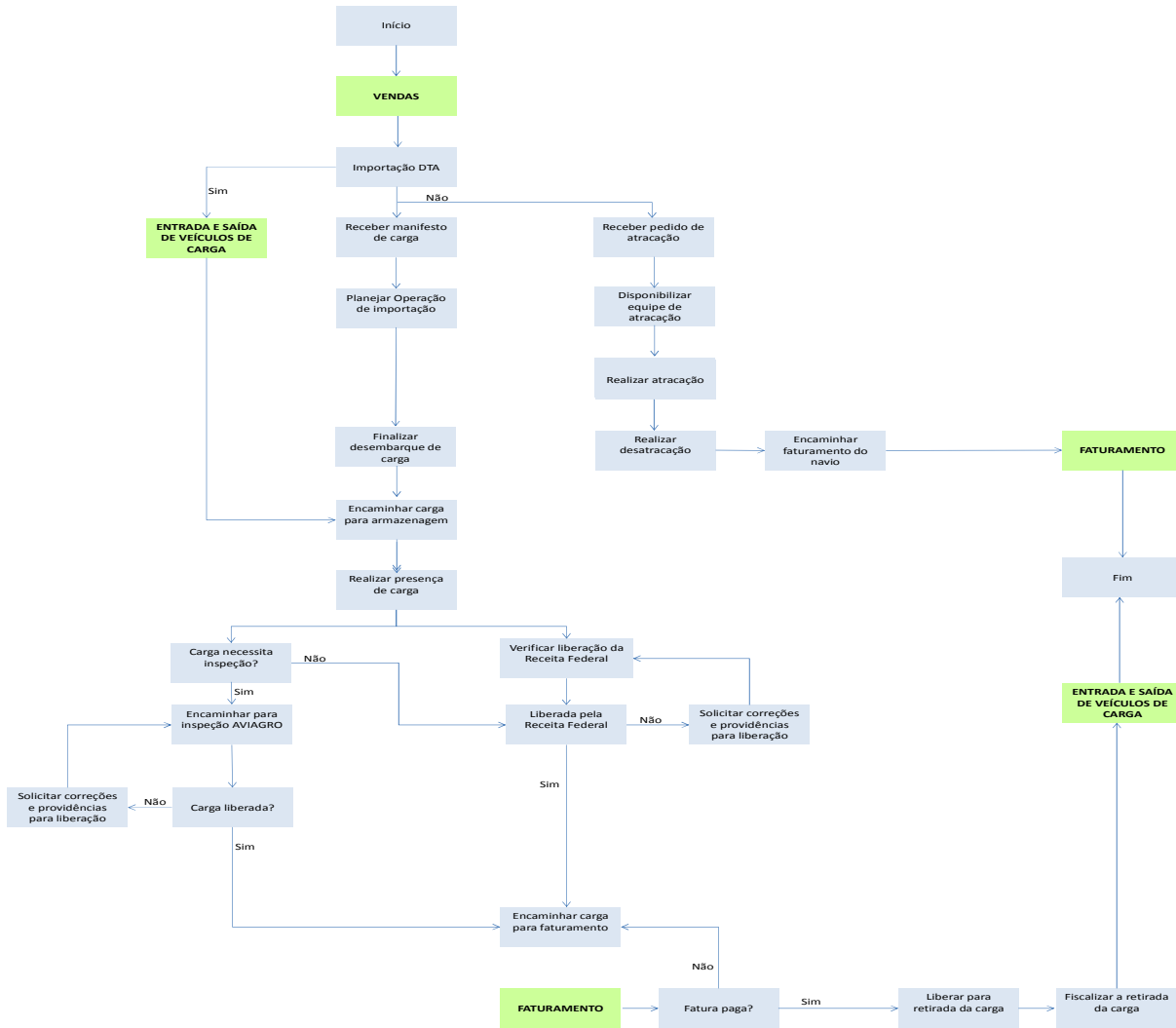
Fluxo Logístico Processual para Exportação



Número	Tarefa	Responsável	Registros gerados
1	O agente apresenta estimativa de carga para exportação	Fiel do armazém	Envio de lista pelo agente
2	Definir área de armazenagem, considerando o tipo da carga.	Setor de operações junto ao Fiel de armazém	Nota de armazenagem
3	Verificar por tipo de carga e porto de destino qual a posição que ocupara no plano de localização da carga	Setor de operações junto ao Fiel de armazém	Plano de localização
4	Feita através de solicitação do despachante ou do representante da carga	Fiel de armazém	SISCOMEX

5	Após a presença da carga, o auditor da RFB toma conhecimento da presença de carga, através do sistema integrado Porto/Receita, dando canal verde	Fiel de armazém	SISCOMEX
6	Não apresentando canal verde, é determinado que nível de canal foi detectado pela RFB. Se vermelho: correção de documentação; se cinza inspeção física total da mercadoria.	Auditor da RFB Despachante ou dono da carga Fiel de armazém	SISCOMEX Comunicação formal da RFB, ao despachante ou dono da carga
7	Através de requerimento o despachante ou dono da carga, solicita a VIGIAGRO a inspeção da carga e sua liberação.	Fiel de armazém Despachante ou dono da carga	Requerimento do despachante ou dono da carga a VIGIAGRO
8	Caso a VIGIAGRO detecte alguma não conformidade solicita ao despachante ou dono da carga a correção do fato gerador. A carga é retirada para área própria de inspeção na área interna do porto de Natal, e fica sob observação.	Fiel de armazém VIGIAGRO Despachante ou dono da carga Operador	A VIGIAGRO proíbe o embarque da carga, não emitindo o certificado fitossanitário. O porto não libera a carga
9	Informa ao operador portuário todas as cargas liberadas pelas autoridades que possam ser embarcadas	Fiel de armazém	Lista de embarque
10	Acompanha fisicamente se a operação está ocorrendo dentro da normalidade	Fiel de armazém	Acompanhamento pessoal sem gerar documentos
11	Através do porto sem papel, emitido pelo agente marítimo, o porto toma conhecimento da solicitação para atracação. Existem casos, como arribada ou navios da Marinha do Brasil que a solicitação é feita por comunicado de telefone ou fax (Telefone no caso de atracação Emergencial de arribada) ou fax emitido pela Capitânia dos portos solicitando atracação de embarcações da Marinha do Brasil	Setor de Operações	Solicitação de atracação. No sistema do SERPRO ou recebendo via fax ou documento físico equivalente
12	O setor de operações após definição do berço de atracação e do tamanho do navio, define a equipe (número de pessoas) necessários para a realização da tarefa	Setor de Operações	Escala de serviço. Caso necessário, convocação extra de pessoal
13	Dependendo do fluxo da maré, é definido se a atracação ocorrerá por bombordo ou boreste. A equipe irá verificar qual o melhor cabeço de amarração. Distribuir os cabos Springs e lançantes na proa e popa. Os cabos serão lançados do navio ou do rebocador através de retinida	Setor de Operações	Operação física
14	Solicitado pelo agente a desatracação com definição de data e horário com a presença do práctico à bordo. A equipe escalada realiza a desatracação largando todos os cabos na proa e na popa de acordo com a solicitação de bordo	Setor de Operações	Solicitação por parte do agente marítimo para a desatracação
15	Fechamento do REONAV e encaminhamento para o Faturamento para realizar as cobranças financeiras, inerentes a toda operação	Setor de Operações	Emissão de Fatura e Boleto Bancário

Fluxo Logístico para Importação e Importação DTA

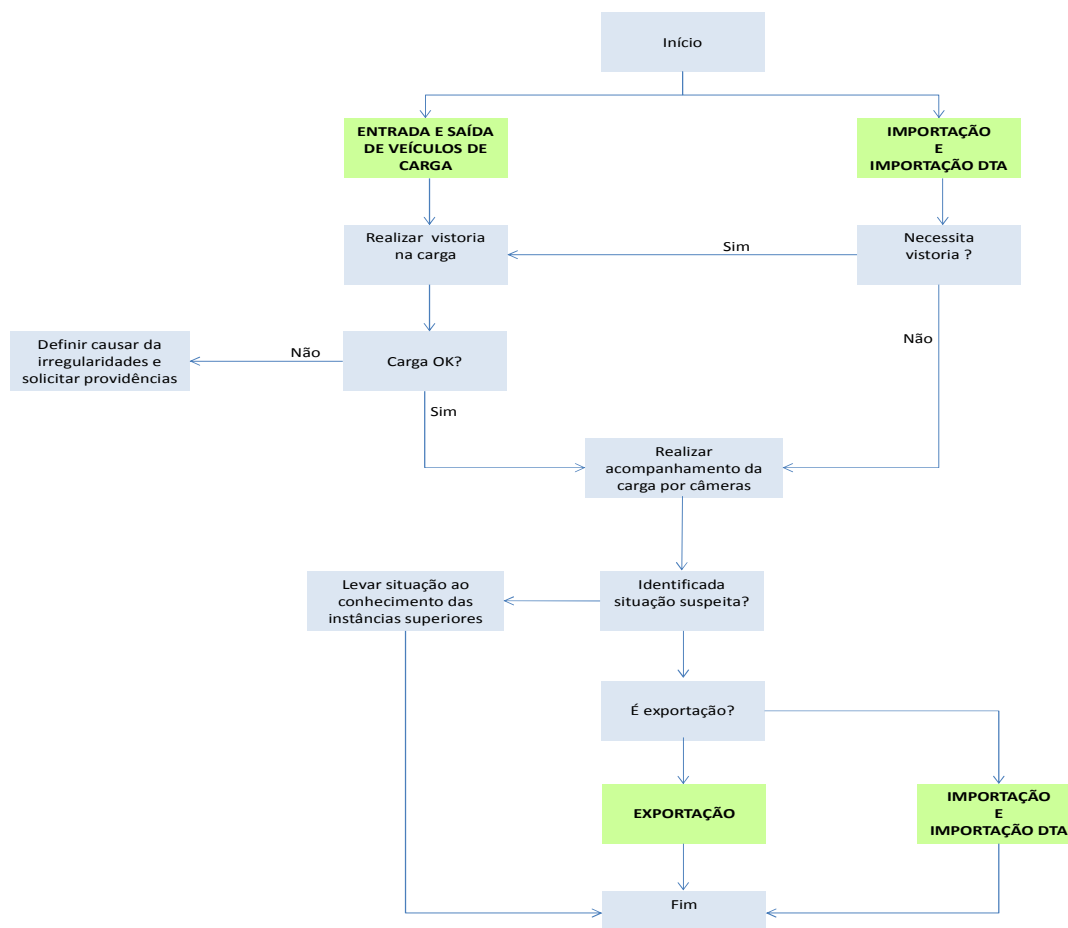


Número	Tarefa	Responsável	Registros gerados
1	Após a atracação do navio o agente de navegação envia a lista de descarga com o manifesto para conhecimento e acompanhamento da recepção da carga no Setor de Operações	Fiel de armazém	Presença de carga junto a Receita Federal (SICARGA)
2	Definir a área a ser armazenada a carga de importação, considerando o tipo de carga, o porto de origem e o importador.	Fiel de armazém	Nota de Armazenagem
3	Através do porto sem papel, emitido pelo agente marítimo, o porto toma conhecimento da solicitação para atracação. Existem casos, como arribada ou navios da Marinha do Brasil que a solicitação é feita por comunicado de telefone ou fax (Telefone no caso de atracação Emergencial de arribada) ou fax emitido pela Capitânia dos portos	Setor de Operações	Solicitação de atracação No sistema do SERPRO ou recebendo via fax ou documento físico equivalente

	solicitando atracação de embarcações da Marinha do Brasil		
4	O setor de operações após definição do berço de atracação e do tamanho do navio define a equipe (número de pessoas) necessária para a realização da tarefa.	Setor de Operações	Escala de serviço. Caso necessário, convocação extra
5	Dependendo do fluxo da maré, é definido se a atracação ocorrerá por bombordo ou boreste. A equipe irá verificar qual o melhor cabeço de amarração. Distribuir os cabos springs e lançantes na proa e popa. Os cabos serão lançados do navio ou do rebocador através de retinida	Setor de Operações	Operação física.
6	Desembarque finalizado após término da descarga nas áreas pré determinadas com a realização da presença de carga, junto a Receita Federal através do SISCARGA	Fiel de Armazém	Presença da carga no SISCARGA
7	Solicitado pelo agente a desatracação com definição de data e horário com a presença do prático à bordo. A equipe escalada realiza a desatracação largando todos os cabos na proa e na popa de acordo com a solicitação de bordo	Setor de Operações	Solicitação por parte do agente marítima para a desatracação
8	Fechamento do REONAV e encaminhamento para o Faturamento para realizar as cobranças financeiras, inerentes a toda operação.	Setor de Operações	Emissão de Fatura e Boletim Bancário
9	A carga é armazenada em local previamente definido, levando em consideração as suas características.	Fiel de armazém	Apresentação da DTA
10	A presença de carga é feita pelo Fiel de Armazém, após a solicitação do despachante ou representante da carga.	Fiel de armazém	Liberação do SISCARGA
11	Após a presença da carga, o auditor da RFB toma conhecimento da presença de carga, através do sistema integrado Porto/Receita, dando canal verde.	Fiel de armazém	SISCOMEX
12	Através de requerimento o despachante ou dono da carga, solicita a VIGIAGRO a inspeção da carga e sua liberação.	Fiel de armazém Despachante ou dono da carga	Requerimento do despachante ou dono da carga a VIGIAGRO
13	Caso a VIGIAGRO detecte alguma não conformidade solicita ao despachante ou dono da carga a correção do fato gerador. A carga é retirada para área própria de inspeção na área interna do porto de Natal, e fica sob a observação.	Fiel do Armazém VIGIAGRO Despachante ou dono da carga Operador	A VIGIAGRO proíbe o embarque da carga, sem emissão do certificado. O porto não libera a carga.
14	Não apresentando canal verde, é determinado que nível de canal foi detectado pela RFB. Se vermelho: correção de documentação; se cinza inspeção física total da mercadoria.	Auditor da RFB Despachante ou dono da carga Fiel de armazém	SISCOMEX Comunicação formal RFB, ao despachante ou dono da carga
15	Fechamento do REONAV e encaminhamento para o Faturamento para realizar as cobranças financeiras, inerentes a toda operação.	Setor de Operações	Emissão de Fatura e Boletim Bancário
16	Após a chegada da carga no porto o despachante ou dono da carga solicita ao Fiel, a confirmação no SISCARGA. Em seguida o auditor da RFB também toma conhecimento através do SISCARGA confirma a liberação ou não, considerando os 03 níveis de canais.	Fiel de armazém Despachante ou dono da carga Auditor da RFB	SISCARGA

17	Após a liberação da RFB o Fiel libera para a GUAPOR. Se houver pendência financeira do cliente junto a Codern da carga em questão ou outra anterior tendo o mesmo proprietário, espera a regularização do débito.	Fiel de armazém COORTI	Ordem de saída descrev número da liberação da Declaração de importação
----	---	------------------------	--

Fluxo Logístico para Cargas com Avarias



Número	Tarefa	Responsável	Registros gerados
1	O Fiel do armazém recebe a carga e confere estado físico do contêineres.	Fiel do Armazém	Inspeção visual
2	Constatada avaria, o Fiel de armazém comunica ao despachante ou dono da carga que para as devidas providências junto ao transportador e a RFB ou VIGIAGRO.	Fiel do Armazém	Comunicação por telefone

3	Definida a área própria segregada. O operador portuário posiciona o contêiner avariado, para o local de segregação pré-determinada.	Fiel do Armazém Operador Portuário Despachante ou dono da carga	Relatório de avaria e ocorrência
4	Recebido o relatório de avaria e ocorrência, o fato é comunicado a RFB e ao MAPA	Gerente de operações	Carta da GEOPER

14.2 - Operações portuárias – Características do porto

O Berço 03 - 232 m de comprimento e dez metros adicionais devido ao “dolphin” de amarração, utilizado, preferencialmente, para a movimentação de navios de cruzeiros, uma vez que se encontra localizado em frente ao Terminal Marítimo de Passageiros.

O Berço 02 - 195 m de comprimento, localizado em frente aos armazéns e galpões de primeira linha do Porto, por dispor dos equipamentos necessários para o descarregamento e transporte do trigo a granel, para o Grande Moinho Potiguar. É o berço preferencial na atracação dos navios de trigo, que chegam a Natal, podendo também ser utilizado nas operações de embarque/desembarque de carga geral (solta ou unitizada) e sacaria, devido à sua proximidade dos armazéns 01 e 02 e dos galpões 01 e 02.

O Berço 01 - 140 m de comprimento, localizado em frente ao Pátio de Contêineres Norte, é utilizado na operação de embarque e desembarque de contêineres em função da proximidade com o pátio de armazenagem de maior área (15.000 m²).

Com exceção das operações de desembarque de trigo a granel, que ocorrem exclusivamente no berço 02, todas as demais operações (contêineres, carga geral solta ou unitizada, sacaria, cargas de projeto etc) podem ser realizadas em quaisquer dos outros berços, classificados como de múltiplo uso.

O Porto de Natal dispõe de 02 armazéns do tipo seco, com 1.800 m² cada, utilizados tanto para armazenagem de carga geral como nas operações de ovação e desova de contêineres.

As instalações portuárias ainda dispõem de 02 galpões com 400 m², cada, um disponível um para armazenagem de cargas em geral (Galpão n° 01) e o outro utilizado pela Receita Federal (Galpão n° 02), através de sessão de uso não onerosa.

14.3 - Operadores portuários

SISTEMA DE CADASTRO PORTUÁRIO (SCP)

ATUALIZAÇÃO DO CADASTRO DE OPERADORES PORTUÁRIOS

PORTO	NOME DO OPERADOR PORTUÁRIO	CNPJ	QUANTIDADE DE TRABALHADORES PORTUÁRIOS COM VÍNCULO EMPREGATÍCIO	TIPOS DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS
Porto de Natal -RN	Superservice-Inspeções e Operações Portuárias Ltda	70.239.454/0002-86	sem informações	carga geral, big bag, ova e
			telefone contacto	desova de container e movi
			084 - 3211-2143	mentação de passageiros
	Progeco do Brasil Operadora Intermodal de Containeres Ltda	08.691.713/0003-12	sem informações	containeres
			telefone contacto	
			084 - 3206 5806	
	M. Dias Branco - Filial Grande	07.206.816/0026-73	sem informações	Desembarque e embarque e
	Moinho Potiguar		telefone contacto	remoção de trigo(granel sólido)
			084 - 4008 2500	
	Geraldo Patrício Medeiros	01.235.701/0001-72	sem informações	carga geral, big bag e ova e
	Sobrinho - ME (GPM)		telefone contacto	desova de containeres e movi
			084-4009 0010	mentação de passageiros
			sem informações	
	ALEM MAR TRANSPORTES E NAVEGAÇÃO LTDA - ME	07.995.104/0001-22	telefone contacto	Desembarque e embarque de
			81 3424-4785	carga geral para ilha Fernando
				de Noronha

14.4 - Movimentação de passageiros

No ano de 2019 tivemos a movimentação de 2.979 passageiros e 06 navios pelo Terminal Marítimo de passageiros, ocorrido nos meses de Janeiro, Março, Abril e Novembro/2019.

14.5 - Armazenagem nas instalações de uso público

O Porto de Natal dispõe de 02 armazéns do tipo seco, com 1.800 m² cada, utilizados tanto para armazenagem de carga geral como nas operações de ovação e desova de contêineres.

As instalações portuárias ainda dispõem de 02 galpões com 400 m², cada, um disponível um para armazenagem de cargas em geral (Galpão nº 01) e o outro utilizado pela Receita Federal (Galpão nº 02), através de sessão de uso não onerosa.

As áreas descobertas do Porto de Natal, utilizadas para armazenagem, alcançam 29 mil m² e compreendem quatro setores distintos: 1) Pátio Sul; 2) Pátio Norte; 3) Retro área Intermediária (Pátio intermediário), compreendendo a via de circulação interna entre os pátios norte e sul; e 4) o próprio cais, em sua parte mais à retaguarda. A capacidade atinge, no total, 4 mil Teus, considerando-se o empilhamento de dois contêineres cheios ou cinco vazios.

14.5.1 - Pátio Sul

O primeiro setor, chamado Pátio Sul, conta com área total de, cerca de, 4,5 mil m², com capacidade estática de, aproximadamente, 500 TEUs e possui 115 tomadas de 440 V, distribuídas em sete caixas e alimentadas pela Subestação Elétrica n° 01, que dispõe de dois grupos geradores de 650 kVA, para garantir a energia para os contêineres refrigerados.

RESUMO : PÁTIO SUL – 115 TOMADAS – 07 CAIXAS

14.5.2 - Pátio Norte

Com área total de, aproximadamente 13,5mil m², o Pátio Norte possui capacidade de armazenagem de cerca de 1,6 mil TEUs. Esse setor também disponibiliza 11 caixas de tomadas para contêineres refrigerados, totalizando 161 tomadas de 440V, alimentadas pela Subestação Elétrica n° 02, que dispõe de três grupos geradores de 500 kVA.

RESUMO : PÁTIO NORTE – 161 TOMADAS – 11 CAIXAS

14.5.3 - Pátio Intermediário

O Pátio Intermediário (ou pátio de interligação norte-sul), com 6,08 m², possui capacidade para 580 TEUs, abriga a via de circulação interna, que faz o acesso entre os Pátios Sul e Norte do Porto e detém um total de 104 tomadas de 440 V, divididas entre cinco caixas.

RESUMO : PÁTIO INTERMEDIÁRIO (INTERLIGAÇÃO NORTE SUL) – 104 TOMADAS – 05 CAIXAS

14.5.4 - Faixa do cais

O quarto setor, corresponde à faixa entre o cais e os armazéns, possui área de, cerca de, 4,92 mil m² e conta com 106 tomadas de 440 V, para contêineres refrigerados, distribuídas em seis caixas de alimentação

RESUMO : PÁTIO FAIXA DO CAIS (ENTRE O CAIS E ARMAZÉM) – 106TOMADAS – 06 CAIXAS

	CAIXAS	TOMADAS	SUBESTAÇÕES
SUL	7	115	1
NORTE	11	161	2
INTERMEDIÁRIO	5	104	1 E 2
CAIS	6	106	1 E 2
	29	486	

14.6 - Transporte de mercadorias nos recintos portuários

14.6.1 - Serviços de apoio à embarcação

Serviços coordenados e contratados pelo agente do armador e compreendem:

- a) transportes de tripulantes do cais para o navios e vice versa;
- b) fornecimento e transporte de víveres para navios atracados ou fundeados;
- c) retirada de lixo das embarcações;
- d) mão de obra operacional disponibilizada permanentemente pelo OGMO, para serviços de estiva;
- e) serviços de praticagem;
- f) serviços de rebocadores;
- g) canal de acesso e bacia de evolução para permitir a navegabilidade dos navios, com balizamento em toda sua extensão;
- h) fundeadouros georreferenciados, com balizamento; e
- i) fornecimento de água potável pelo próprio porto.

14.7 - Trabalho Portuário

Os serviços de carga e descarga são realizados com trabalhadores requisitados ao OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra). O OGMO está situado em área portuária de 246,67 m², área cedida de forma não onerosa. Nessa área é processada a habilitação e a escalação dos operadores portuários e são realizados treinamentos profissionais. O número de trabalhadores vinculados ao OGMO compreende 171 trabalhadores registrados e 13 trabalhadores cadastrados. Esse total de 184 inclui 09 aposentados.

14.8 - Tarifa portuária

Conforme Resolução ANTAQ nº 4.093/2015 e demais publicações vigentes inerentes ao tema, foi feita a revisão das tarifas do Porto de Natal, cuja estrutura e valores encontram-se apresentados no documento que compõe o Tarifário do Porto de Natal, disponível no endereço eletrônico: http://codern.com.br/wp-content/uploads/2020/04/Tarifa-Porto-de-Natal-01_04_20-Alterado-texto-Tab-5-itens-1-e-2.pdf

14.9 - Preço dos serviços dos operadores, rebocadores e praticagem

Não temos informações relativos a tais custos.

15 - SERVIÇOS NÃO PORTUÁRIOS

15.1 - Trânsito de mercadorias nas vias de uso público

Ocorre tráfego de várias carretas no interior do porto, porém com velocidade limitada a 30Km/h e os veículos têm que apresentar um bom estado de conservação.

15.2 - Carregamento de bagagem

Existem escâneres de bagagens, como controle e fiscalização necessárias nas áreas alfandegadas.

15.3 - Amarração de navio

As operações de atracação e desatracação de navios, através dos serviços de amarrações, são executadas pela equipe operacional do Porto de Natal.

15.4 - Fornecimento de material de estiva

Essa operação é realizada pelo OGMO.

15.5 - Abastecimento de combustível a equipamentos e embarcações

Estes serviços são realizados por empresas terceirizadas, credenciadas junto a ANP, e supervisionadas pelas equipes do meio ambiente e operacional do Porto de Natal.

15.6 - Coleta de resíduos no porto, inclusive em embarcações, e destinação

Estes serviços são realizados por empresas terceirizadas que possuem AFE (é um documento emitido pela ANVISA que comprova que a empresa está autorizada a exercer as atividades descritas no certificado. Nele, constam o número da autorização da empresa e seu endereço), e supervisionadas pelas equipes do meio ambiente e operacional do Porto de Natal.

15.7 - Certificação de mercadorias

Todas as certificações de mercadorias são analisadas, verificadas e liberadas pelos fiéis de armazém lotados no Porto de Natal.

15.8 - Manutenção e reparos

No Porto de Natal, ocorrem manutenção e reparos de embarcações e equipamentos. Salientamos que na operação de contêineres, ocorrem também os serviços de reparos em contêineres, além de lavagem, PTI, plugagem e desplugagem de contêineres reefers (refrigerados).

15.9 - Outros serviços à carga e ao navio

Existem serviços de fornecimento de rancho para as embarcações a serem realizadas por empresas credenciadas junto a ANVISA.

16 - MEIO AMBIENTE, SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO PORTUÁRIO

16.1 - Segurança na operação portuária

16.1.1. Conforme prevê a Lei nº 12.815, os Portos devem manter um OGMO, constituído pelos Operadores Portuários, o qual deve possuir na sua estrutura um Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário (SESSTP), dimensionado conforme determina a NR 29 do MTE.

16.1.2. Cada Arrendatário e/ou Operador Portuário deve possuir uma equipe interna e integrada, ou seja, uma gestão única nas áreas de Segurança, Meio Ambiente e Saúde - SMS, cabendo aos Arrendatários/Operadores Portuários cumprir as atribuições previstas em leis e normas, assim como manter e adotar os recursos e

programas necessários para execução e manutenção dos seus serviços, tais como:

- a. Planos de Emergência;
- b. Programas e práticas a fim de atender as normas e legislações aplicáveis e na sua ausência ou omissão as normas internacionais;
- c. Recursos adequados para respostas às emergências, EPI, EPC e equipamentos fixos e móveis para controle ou mitigação de eventos indesejáveis;
- d. Estruturas dotadas de dispositivos e sinalizações de segurança nos equipamentos ou vias de acesso;
- e. Treinamentos e simulados contínuos, integrado com a comunidade, atendendo as normas e legislações vigentes a fim de capacitar a população fixa e flutuante nas situações indesejáveis;
- f. Contrato com empresas especializadas para atendimento em situações emergenciais;
- g. Brigada integrada de emergência.

16.2 - Plano de Ajuda Mútua - PAM

O Plano de Ajuda Mútua (PAM) está previsto na Lei Federal nº 9.966/00 e é descrito como um documento ou uma junção de documentos que contenha informações sobre a forma de atuação conjunta dos seus integrantes na resposta a emergências nas suas instalações. A atuação ocorre mediante a utilização de recursos humanos e materiais colocados à disposição do plano, sob a coordenação do participante atingido pela emergência ou das autoridades competentes (federais, estaduais e municipais) responsáveis pela resposta a emergências.

O PAM é um documento elaborado com a finalidade de orientar medidas técnicas e órgãos a serem acionados para controlar e cessar acidentes, e é gerenciado por uma comissão eleita pelos seus participantes. Assim, é estabelecido um calendário anual de treinamento para os participantes do PAM e, então, são realizados registros para avaliação dos resultados obtidos. Além disso, são efetuadas visitas às instalações de atendimento a emergências para facilitar as ações integradas e a verificação das plenas condições de utilização dos recursos.

O PAM do Porto de Natal visa a atuação conjunta dos integrantes em situações de cenários acidentais, incluindo principalmente os seguintes cenários:

- » Incêndio ou explosão;
- » Vazamento ou derrame de produtos perigosos;
- » Queda de homem ao mar;
- » Condições adversas de tempo que afetam a segurança das operações portuárias;
- » Poluição ou acidente ambiental;
- » Socorro a acidentados.

Ademais, o PAM está em consonância com o PCE do Porto de Natal, e sugere que sejam seguidas as ações descritas no PCE para os cenários acidentais. Ainda, todos os integrantes devem disponibilizar a sua Brigada de Resposta a Emergências, e devem realizar a aquisição de materiais e recursos que fiquem à disposição de todos os atores.

Além disso, os integrantes devem disponibilizar recursos humanos para o atendimento a emergências, combate a incêndios, primeiros socorros, transporte e manuseio de produtos perigosos, trabalho em altura, segurança nos trabalhos com eletricidade e técnicas de salvatagem aquática. Atualmente os integrantes do PAM são: CODERN, M. Dias Branco e CMA CGM.

16.3 - Plano de Contingências

O PCE abrange também cenários emergenciais com impactos sobre o meio ambiente e, portanto, será também um instrumento de contingência em caso de acidentes ambientais.

O Plano de Controle de Emergência (PCE) é um documento exigido pela NR 29 (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário) e tem por objetivo: “Regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários”.

O controle de fauna sinantrópica é realizado semanalmente nas instalações do Porto de Natal com inspeções e dedetizações. Além disso, a COORMA realiza ações de prevenção de epidemias e pandemias, como o Plano de Contingência a Influenza A (H1N1). Também existe o Plano de Controle Integrado de Vetores para o Porto de Natal.

16.4 - Plano de Emergência Individual (PEI) e Plano de Área

O Plano de Emergência Individual (PEI) é um documento exigido pela Resolução Conama nº 398/2008, que dispõe que Portos Organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, plataformas e respectivas instalações de apoio, bem como sondas terrestres, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares deverão dispor de PEI para incidentes causados por óleo em águas sob jurisdição nacional.

O Plano de Emergência Individual do Porto de Natal identificou os cenários acidentais com óleo, e as ações de resposta necessárias. Para a identificação dos cenários, foram levadas em consideração as atividades envolvendo armazenamento, embarque, transporte e transbordo e atividades que possam interferir no meio ambiente ou que possam causar vazamentos).

Dentre os principais cenários identificados no PEI estavam:

- » Vazamento de óleo da embarcação por causa de um choque mecânico;
- » Vazamento de óleo da embarcação devido à fadiga do casco;
- » Colisão com os navios ancorados devido ao excesso de velocidade na faixa de cais;
- » Queda de máquina no rio devido à falha mecânica.

O PEI ainda simulou o vazamento para o pior caso possível, que seria uma descarga de óleo igual à capacidade máxima de um tanque de navio graneleiro, no caso do Porto de Natal. Sendo assim, o documento atende aos diferentes volumes de óleo potencialmente derramados, dimensionado para vazamentos de até 86,95 m³ de volume de descarga.

Dentre as ações de respostas para as emergências estão a emissão do alarme inicial interno, o qual faz parte do sistema de alerta de derramamento de óleo, e a comunicação do acidente. Tal comunicação deve incluir o Ibama, o Idema e a Capitania dos Portos (esta última, caso o volume de óleo derramado seja maior que 800 litros). Ademais, deve ser feita uma comunicação de acompanhamento do acidente, caso este tenha uma proporção maior, e uma comunicação de encerramento.

Assim, o Porto de Natal conta com uma Estrutura Organizacional de Resposta (EOR) que é responsável pelas operações no mar, em terra, e pelas ações de limpeza e destinação de resíduos. Dessa forma, a equipe possui diferentes funções preventivas e de mitigação dos impactos causados pelo acidente. Os equipamentos previstos no plano incluem bomba para remoção de óleo, barreiras de contenção, barreiras e mantas absorventes, tambores metálicos e EPIs.

O Plano de Emergência Individual do Porto de Natal também descreveu os procedimentos a serem realizados em casos de acidente, que incluem:

- » Procedimento de interrupção de descargas de óleo devido a choque mecânico ou falha estrutural;
- » Contenção do derramamento de óleo;
- » Proteção de áreas vulneráveis;
- » Monitoramento da mancha de óleo;
- » Dispersão mecânica e química do óleo derramado;
- » Procedimentos para limpeza das áreas atingidas;
- » Coleta e disposição dos resíduos gerados;
- » Procedimentos para deslocamentos dos recursos;
- » Obtenção e atualização de informações relevantes;
- » Registro das ações de resposta;
- » Procedimentos para proteção de populações;

» Procedimentos para a proteção da fauna.

Por fim, o PEI previu também os critérios para o encerramento das operações de resposta, desmobilização de pessoal, equipamentos e materiais empregados, e treinamentos.

16.5 - Plano de Gestão de Resíduos Sólidos (PGRS)

O PGRS do Porto de Natal identificou que os resíduos gerados são classificados como grupos A, B, D e E, de acordo com a NBR 10004/04. O Plano definiu, ainda, a segregação dos diferentes tipos de resíduos de acordo com cores, os quais serão acondicionados separadamente, conforme a RDC nº 56/2008.

Os resíduos do Grupo A, que são oriundos de ambulatório e sanitários de embarcações, devem passar por esterilização física, quando necessário, e ser destinados semanalmente à empresa especializada. Já os resíduos do Grupo B, que incluem pneumáticos, pilhas, baterias, lâmpadas e embalagens de produtos químicos, são destinados à empresa especializada semestralmente.

Os resíduos do Grupo D são subdivididos em resíduos recicláveis, os quais são coletados quinzenalmente e encaminhados a cooperativas de coleta seletiva, e em rejeitos, que são destinados ao aterro sanitário duas vezes por semana. Por fim, os resíduos do Grupo E, que são materiais perfurocortantes da operação, são coletados semestralmente e enviados à empresa especializada.

Já no terminal arrendado M. Dias Branco possui um Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos Industriais (PGRSI), onde os resíduos deste terminal incluem resíduos de serviço da saúde, materiais recicláveis, resíduos orgânicos, resíduos perigosos e rejeitos. Além disso, o departamento de meio ambiente do terminal monitora os setores quanto à disposição da coleta seletiva. Assim, semanalmente é realizada a verificação da correta separação dos resíduos nos recipientes indicados de coleta seletiva. Ademais, a classificação dos resíduos estipula suas destinações, dentre as quais estão: aterro sanitário, incineração, Companhia de Água e Esgoto do Rio Grande do Norte (CAERN), reutilização e descontaminação. Por fim, o PGRSI do arrendatário prevê ainda treinamentos com os colaboradores sobre coleta, segregação e armazenamento, além de ações de redução na geração de resíduos sólidos.

16.6 - Programas de boas práticas

Os programas de boas práticas são promovidas quanto ao gerenciamento de riscos, com atendimento a emergências e à saúde e segurança do trabalhador.

16.6.1 - Gerenciamento de riscos ambientais

Em relação ao gerenciamento de riscos, é importante distinguir os programas de gerenciamento de riscos ambientais dos programas de gerenciamento de riscos à saúde e segurança do trabalhador, embora muitas vezes estes sejam temas indissociáveis. No que se refere ao gerenciamento de riscos ambientais, é realizado o Programas de Gerenciamento de Riscos (PGR).

De modo geral, os documentos de PGR trazem informações de procedimentos de segurança adotados, revisão de riscos de processos, manutenção e integridade de sistemas críticos, capacitação de recursos humanos, investigação de incidentes e auditorias. De forma mais completa, o documento pode conter um inventário dos produtos manejados no terminal e seus possíveis riscos. Além disso, deve conter informações detalhadas da metodologia no manuseio de tais materiais, como equipamentos utilizados pelos funcionários para operação e condição de integridade destes. Outras questões de gerenciamento de riscos também devem estar descritas neste programa, podendo ser sistemas de monitoramento, conferência, barreiras físicas, sistemática de manutenção de equipamentos e treinamento dos operadores.

No PGR do Porto de Natal foi feita a caracterização do empreendimento quanto à periculosidade. Foi identificada a presença de substâncias líquidas e gasosas que têm potencial de causar danos ao ser humano e ao meio ambiente, sendo necessário o gerenciamento dos riscos das atividades no Porto de Natal. Além disso, o documento descreve, através da Análise Preliminar de Perigo (APP), as situações de riscos envolvendo as operações no Porto de Natal.

Dentre as situações descritas, está o vazamento de óleo diesel (em pequena e em grande escala), incêndios, queda de contêineres, explosões, queda de nível de trabalhadores, colisão entre embarcações ou entre embarcações e cais e vazamento de líquidos inflamáveis. Para cada situação, são descritos os efeitos nos trabalhadores envolvidos, no meio ambiente e nas instalações, a probabilidade de ocorrência, a severidade, a classificação e as medidas preventivas para evitar tais ocorrências.

As medidas preventivas incluem: criação da Brigada de Resposta a Emergências; inspeções periódicas da equipe de Saúde e Segurança do Trabalho (SST) da CODERN; elaboração do PEI e do Plano de Controle de Emergências (PCE); manutenção preventiva nos sistemas de combate a incêndios; e promoção de cursos e treinamentos aos trabalhadores envolvidos nas operações com cargas perigosas.

16.6.2 - Gerenciamento de riscos à saúde e segurança do trabalhador

Nos programas de gerenciamento de riscos voltados essencialmente à saúde e segurança do trabalhador estão inseridos:

- » Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA);
- » Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO);
- » Laudo Técnico das Condições Ambientais de Trabalho (LTCAT).

Os três programas citados fazem parte de um Conjunto de Normas Regulamentadoras de Saúde e Segurança do Trabalho, regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que prevê o gerenciamento de riscos à saúde do trabalhador, e como premissas básicas estabelece requisitos, orienta e recomenda ações de gestão para prevenir ocorrências de acidentes ambientais que possam colocar em risco a integridade física dos trabalhadores portuários, bem como a segurança da população do entorno e do meio ambiente.

Em relação ao Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), este visa continuar os programas que têm como objetivo a preservação da integridade física e da saúde de seus trabalhadores e do meio ambiente. A Norma Regulamentadora (NR) 9 estabelece obrigatoriedade da elaboração e implementação do PPRA, tendo em vista a preservação da saúde de trabalhadores, através da antecipação e da avaliação de potenciais riscos ambientais que possam existir no ambiente de trabalho.

O PPRA avaliou os riscos do ambiente de trabalho de cada setor portuário. Para a guarda portuária, os setores de meio ambiente, de engenharia e operações, os principais riscos identificados foram ruídos contínuos, radiações não ionizantes, poeira de trigo, sobrecarga cognitiva e riscos de acidentes. Para os setores administrativos da CODERN foram identificados principalmente riscos quanto à sobrecarga cognitiva, movimentos repetitivos e stress.

Além da identificação dos riscos, o PPRA aponta a fonte geradora de cada risco para cada setor portuário, o tipo de exposição (se é eventual, frequente, de curta ou longa duração), os possíveis danos à saúde e as medidas de controle necessárias para prevenir os riscos.

O planejamento anual do PPRA da CODERN inclui as metas para melhorar as condições de trabalho e garantir a saúde e segurança dos trabalhadores, como elaborar e implementar o plano de manutenção e inspeção das instalações elétricas, implantar e manter sinalização educativa e de segurança nas áreas de trabalho e manter as áreas limpas e organizadas.

Em relação ao Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), trata-se de um documento realizado normalmente com periodicidade anual, contendo a relação de todos os cargos ocupados na empresa, seus respectivos fatores de risco ergonômico, físico, químico, biológico ou de acidentes. Assim, são definidos exames periódicos – oftalmológico, radiológico, audiométrico, provas dinamométricas e laboratoriais – que podem ser realizados para cada cargo, visando a integridade da saúde do trabalhador.

O PCMSO pode ser visto como a continuidade do PPRA, sendo o PPRA voltado ao ambiente de trabalho e o PCMSO à saúde do trabalhador. A CODERN conta com o PCMSO, contendo os grupos de risco (função), a frequência e o tipo de exames a serem realizados em cada setor.

Além do PPRA e do PCMSO, a CODERN possui o Laudo Técnico das Condições Ambientais de Trabalho (LTCAT), elaborado a partir da determinação de agentes nocivos físicos, químicos e

biológicos no PPRA. O LTCAT tem como objetivo quantificar os níveis de exposição aos riscos ambientais (físicos, químicos e biológicos) para diversas funções exercidas no local, mantendo, assim, os trabalhadores segurados e monitorados como regem a NR-7 e a NR-9. De acordo ainda com a NR-15, os profissionais que estiverem expostos a condições de trabalho em desacordo com a norma, consideradas, portanto, insalubres, devem receber pagamento adicional respectivo.

O LTCAT para o Porto de Natal avaliou o nível de ruído nos diferentes setores da CODERN, indicando quando é necessário uso de Equipamento de Proteção Individual (EPI) ou não. Nesse caso, trabalhadores portuários, pedreiros, eletricitistas de manutenção, engenheiros e técnicos de segurança e de meio ambiente devem utilizar abafador de ruído quando necessário.

17 - RELAÇÃO PORTO-CIDADE

17.1 - Revitalização de instalações portuárias

Já existe ordem de serviço para a construção do Centro Comercial do Camarão, no bairro das Rocas, antiga área da comunidade Maruim, que passará por uma revitalização e ainda proporcionará a ampliação do Porto de Natal.

Uma área será entregue pela Prefeitura à Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), administradora do Porto de Natal, logo após a liberação por parte da justiça de processos envolvendo imóveis de antigos moradores. O espaço será reservado para ampliação do pátio, possibilitando a movimentação de mais cargas, gerando mais empregos, renda e desenvolvimento.

17.2 - Interface porto-cidade

Analisando os fatores positivos relacionados à presença do Porto no nosso Estado, fica constatada sua grande importância para o cenário econômico do Estado do Rio Grande do Norte, na geração de emprego e renda e arrecadação para o Município, na criação de novas atividades e também pelo fato do transporte modal marítimo ser de menor custo em relação ao rodoviário, podendo, desta forma, contribuir para o alívio da malha rodoviária do Estado, bem como do País.

O Rio Grande do Norte é o segundo maior produtor de frutas tropicais irrigadas do Brasil e o principal produtor e exportador de melão, possuindo uma área com potencial irrigável de 1,2 milhões de hectares, dos quais 90% encontram-se no Polo Assú-Mossoró. As carretas e caminhões, provenientes do interior do Estado, com cargas para exportação, atravessam a cidade pelas avenidas Salgado Filho e Hermes da Fonseca, contínuas à BR-101 e chegam ao Porto de

Natal pelas ruas Joaquim Manoel, General Cordeiro de Farias, Avenida Duque de Caxias e Rua Esplanada Silva Jardim.

Finalmente, analisando os fatores negativos, podemos levar em conta o impacto que o fluxo de carretas, que trafegam até o porto, provoca na malha urbana da cidade, porém, com o intuito de minimizar os problemas relacionados com o fluxo desses veículos, o Porto de Natal realizou as obras de reativação de 02 novos acessos (portões com guaritas), contribuindo, desta forma, para a melhoria do fluxo de veículos em sua envoltória.

17.3 - Relacionamento com as comunidades no entorno do porto

Toda a movimentação de cargas no perímetro urbano sofre e causa influência no tráfego da cidade. Por esse motivo, foi promulgada a Lei de nº 0256/2008, publicada no Diário Oficial do Município do dia 13 de junho de 2008 (PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL, 2008), que limita o trânsito de caminhões em algumas ruas de tráfego intenso no município de Natal, no horário compreendido entre 05:00 e 20:00 horas (ressalvando-se cargas perecíveis, inclusive frutas). De qualquer forma, existem vias alternativas que permitem o acesso ao porto nesses horários.

O Porto de Natal está localizado na zona leste da cidade de Natal, situado na margem direita do Rio Potengi, no bairro da Ribeira, próximo de Zonas Especiais de Proteção Histórica e em área caracterizada por concentração de repartições públicas, limítrofe à Esplanada Silva Jardim, Avenida Hildebrando de Góis, a Rua Chile e a Comunidade do Maruim.

Dentre as principais repartições públicas nas proximidades do Porto podem ser citados o Banco do Brasil, Ministério da Agricultura, CORREIOS, Ministério da Fazenda, ITEP, Receita Federal e o Ministério do Trabalho e Emprego.

Como já expresse, a CODERN tem procurado uma perfeita sintonia com o Plano Diretor do Município, mecanismo legal que visa orientar o desenvolvimento urbano da cidade, porém, há 12 (doze) anos, se aguardam revisões ou complementações em tal Plano. Na atualidade (2o semestre de 2019) foram iniciados debates com vistas a atualizar e complementar o Plano Diretor de Natal e pretende-se obter as adequações necessárias com a atividade portuária.

O Porto de Natal insere-se sob Área Especial (AE) no Plano Diretor em avaliação. As AEs são subdivididas em outras Áreas Especiais, que delimitam regiões singulares no entorno no Porto, e em Zonas Especiais, as quais delimitam poligonais que incluem o Porto. A demarcação da Zona Especial Portuária (ZEP) está baseada na Lei nº 4.069, de 21 de maio de 1992, e institui prescrições urbanísticas e subdivide a área em Subzona de Atividades Portuárias (SZ-1) e Subzona de Atividades Múltiplas (SZ-2).

18 - VIGILÂNCIA E SEGURANÇA PORTUÁRIA

18.1 - Plano de Segurança Portuária (PSP)

No Brasil, a CONPORTOS - Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis assumiu a coordenação dos novos procedimentos, conforme certificação ISPS-CODE, e através das CESPORTOS – Comissões Estaduais com as mesmas atribuições da CONPORTOS, coordenam a elaboração e implantação de planos de segurança pública portuária nos portos e terminais portuários do Brasil, sempre em consonância com o ISPS-CODE.

Vigilância e Segurança Portuária são todas as ações e procedimentos necessários ao desenvolvimento adequado das atividades portuárias, destinadas a prevenir e evitar atos danosos que afetem à integridade física das pessoas, mercadorias ou instalações e equipamentos portuários ou embarcações.

A vigilância e a segurança das instalações portuárias terrestres são exercidas na forma da lei.

A organização do serviço, as atribuições, o recrutamento e o treinamento do pessoal de vigilância competirão à própria Administração Portuária.

18.2 - Certificação ISPS CODE

O “International Ship and Port Security Code - ISPS Code” é um código internacional de proteção às instalações portuárias e navios, preventivo a suspeita de atos terroristas, e que foi aprovado em dezembro de 2002, em Londres, pelos 162 países signatários da Convenção SOLAS da IMO – Organização Marítima Internacional, dentre eles o Brasil.

O Porto de Natal obteve o certificado ISPS-CODE no ano de 2005, através da DELIBERAÇÃO nº 64/2005 – CONPORTOS, de 02 de junho de 2005, publicada no DOU de 07/06/2005, habilitando-o a operar com navios graneleiros, passageiros e de carga geral, empregados no tráfego marítimo internacional.

A certificação em referência foi suspensa devido à necessidade de recuperação de alguns equipamentos (não efetuados em virtude da ausência de recursos solicitados, aprovados, e devidamente inseridos no OGU, porém não concretizados financeiramente) e, em decorrência, foi formada equipe de trabalho e planejamento que concluiu levantamento das necessidades de adequações, de forma que grande parte das ações já estão concluídas e outras, já em andamento.. Após conclusão dessas ações, a CONPORTOS irá reavaliar para que possamos obter nova certificação.

18.3 - Norma de acesso ao porto de pessoas, veículos, cargas e bens

A vigilância e segurança portuária, na área do Porto, são de responsabilidade da Administração Portuária, que além das ações especificadas neste Regulamento, deverá atender às seguintes prescrições: Fiscalização de entrada e saída de pessoas e mercadorias, viaturas e vagões pelos portões ou em outros locais da área do Porto.

18.4 - Plano viário do porto

Os acessos internos do Porto de Natal (conforme item 8.3.1), através das vias de circulação rodoviária, são as seguintes:

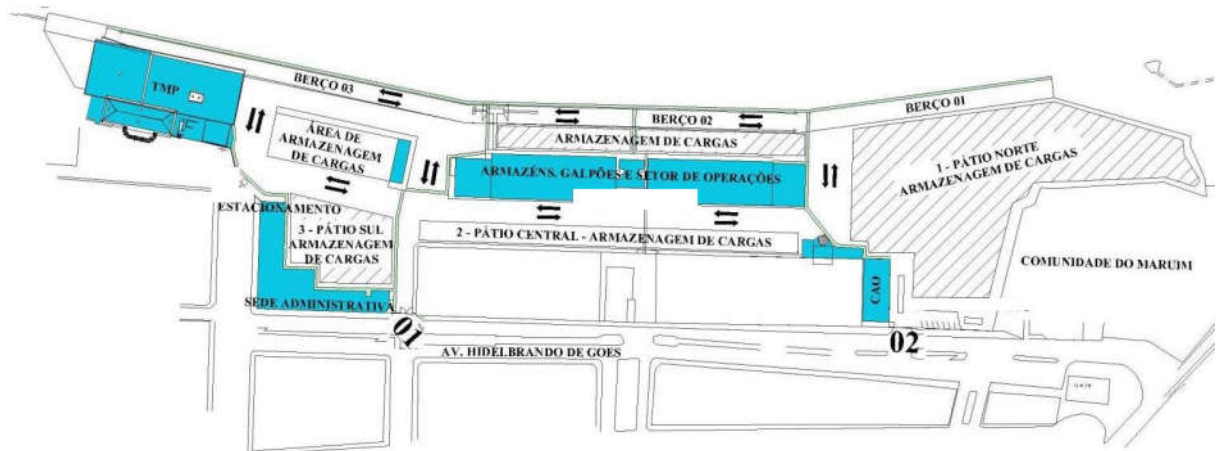


Figura 13 – Vias Internas de Circulação e Acessos ao Porto

01 – Portão Central (Av. Eng. Hildebrando de Gois); e

02 – Portão Norte (Av. Eng. Hildebrando de Gois).

Observação: As setas indicam as vias internas de circulação rodoviária no Porto.

O Porto de Natal dispõe de vias internas de circulação e interligação entre os pátios Norte, Sul e Central. Estas vias são asfaltadas, com base em paralelepípedo e sub-base em solo-brita. Possuem diferentes larguras, sendo a mais estreita com 10 m e a mais larga com 22 m. A velocidade máxima permitida é de 30km/h. O fluxo é permitido em dois sentidos em todas as vias, como demonstrado na imagem acima (Figura 13).

A comunicação com as ruas externas é realizada através de 02 (dois) portões de entrada/saída todos com cancela e guarita.

18.5 - Vigilância das instalações de uso público. Serviços de recepção e cadastramento

A vigilância e segurança portuária, na área do Porto, são de responsabilidade da Administração Portuária, que além das ações especificadas neste Regulamento, deverá atender às seguintes prescrições:

- a. Fiscalização de entrada e saída de pessoas e mercadorias, viaturas e vagões pelos portões ou em outros locais da área do Porto.
- b. Combate a incêndio e sinistros.
- c. Prestação de primeiros socorros.

18.6 - Segurança portuária

O Porto de Natal dispõe de toda a sua área primária cercada com muros, cercas e portões de acesso, existindo portal detector de metais, um Sistema de Controle de Acesso com novos equipamentos e software atualizado, e sistema de CFTV em plena atividade.

Os equipamentos operacionais portáteis da Guarda Portuária (GUAPOR) atendem satisfatoriamente as tarefas estabelecidas. São eles: detector portátil de metal, rádio comunicador, arma de fogo, jet load, colete balístico, spray de defesa, tonfa e lanternas. Quanto às viaturas para GUAPOR, o Porto de Natal possui duas motos para apoio a segurança.

A vigilância do Porto compreende:

- a. Vigilância das embarcações.
- b. Vigilância e a segurança portuária nas instalações portuárias terrestres.
- c. Ações visando minimizar os efeitos de incêndio, colisão de navios, derramamento de produtos nocivos e outros efeitos da natureza similar que possam causar danos as instalações, equipamentos portuários, mercadorias e pessoas.

18.7 - Segurança e vigilância na área molhada do porto

O Comandante da embarcação é o responsável pela vigilância e segurança da embarcação na área do Porto, e além das ações especificadas neste Regulamento e nas Normas de Tráfego e de Praticagem, deverá atender às seguintes prescrições:

- a. Manter obrigatoriamente a bordo pessoal qualificado e em número suficiente para efetuar qualquer manobra de emergência.
- b. Não movimentar propulsores sem prévia autorização da Administração Portuária.
- c. Dar ciência à Administração Portuária, antes da atracação, dos reparos que pretenda executar e que impossibilitem a manobra da embarcação por meios próprios.

A vigilância das embarcações é a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como a movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais na embarcação.

A vigilância será realizada de acordo com as instruções do Comandante da embarcação ou seu preposto.

A concessão do passe não significa ou implica na assunção, pela Administração Portuária, de qualquer responsabilidade em relação às pessoas em causa, bem como em relação à vigilância da embarcação ou embarcações.

A segurança portuária relativamente às embarcações compreende as ações de:

- a. Segurança de navegação, de conformidade com as normas de tráfego baixadas pela CP-RN e com as normas da Administração Portuária.
- b. Estabelecimento e manutenção, pela Administração Portuária sob a coordenação da Autoridade Marítima, do balizamento e da profundidade das áreas de fundeio, do canal e acesso da bacia de evolução e dos berços de acostagem.
- c. Policiamento marítimo.

19 - INFRAÇÕES, PROIBIÇÕES E PENALIDADES

19.1 - Infrações

Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, no âmbito do Porto Organizado que importe em:

- Realização de operações portuárias com infringência ao disposto na Lei nº 21.815/2013 ou com inobservância dos regulamentos do porto;

- Recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou
- Utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica dentro das instalações do Porto Organizado, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

19.2 - Proibições

As infrações estão sujeitas às seguintes proibições :

- Proibição de ingresso na área do porto por período de 30 a 180 dias;
- Suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 a 180 dias;
- Cancelamento do credenciamento do operador portuário.

19.3 - Penalidades

As infrações estão sujeitas às seguintes penalidades, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

- Advertência;
- Multa;

As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas neste Regulamento de Exploração Portuário serão revertidas para Autoridade Portuária na forma de arrecadação, de acordo com a Lei nº 12.815/2013.

20 - DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

20.1 - Introdução

Este item não se aplica ao Porto de Natal.

21 - DISPOSIÇÕES FINAIS

21.1 - Introdução

As Operadoras Portuárias previstas na Lei nº 12.815/2013, localizadas dentro da área do porto organizado, terão asseguradas a continuidade das suas atividades, desde que se cumpra o estabelecido neste documento regulamentador.

Qualquer descumprimento que venha a se caracterizar nas instalações portuárias quanto ao aqui preestabelecido, pelas concessionárias, arrendatárias e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a Administração do Porto, assim declarado em decisão final, impossibilitam ao inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

As concessionárias, arrendatárias e operadoras portuárias observarão o regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens; observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão resolvidos pela Diretoria Executiva da CODERN.