

PUBLICAÇÃO
PTI – CNTM Vol. II

OSTENSIVO
Exemplar Nº

**GUIA PARA COMANDANTES DE NAVIOS
MERCANTES E BARCOS DE PESCA**

EDIÇÃO 2008

**PUBLICAÇÃO DE CONTROLE NAVAL
DO TRÁFEGO MARÍTIMO
DA ORGANIZAÇÃO INTERAMERICANA
DO PLANO CODEFTRAMI**

Edição 2008

PÁGINA EM BRANCO

ATO DE APROVAÇÃO

PÁGINA EM BRANCO

REGISTRO DE MODIFICAÇÕES

Nº DA MODIFICAÇÃO	EXPEDIENTE QUE A DETERMINOU E RESPECTIVA DATA	PÁGINAS AFETADAS	DATA DA INTRODUÇÃO	RUBRICA DO OFICIAL QUE A INSERIU

PÁGINA EM BRANCO

GUIA PARA COMANDANTES DE NAVIOS MERCANTES E DE BARCOS DE PESCA

ÍNDICE GERAL

<u>Assunto</u>	Pág. nº
- Folha de rosto	I
- Ato de Aprovação	III
- Registro de Modificações	V
- Índice Geral	VII
- Introdução	IX
- Capítulo 1 - Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM)	1-1 a 1-10
- Capítulo 2 - Posição legal dos navios	2-1 a 2-8
- Capítulo 3 - Segurança	3-1 a 3-14
- Capítulo 4 - Instruções no porto	4-1 a 4-10
- Capítulo 5 - Instruções gerais para navegação	5-1 a 5-10
- Capítulo 6 - Navegação independente	6-1 a 6-4
- Capítulo 7 - Mensagens tipo	7-1 a 7-10
- Capítulo 8 - FORMAT ALFA e Pasta de Instruções de Navegação	8-1 a 8-12
- Capítulo 9 - Defesa contra ações hostis	9-1 a 9-30
- Capítulo 10 - Comboios e grupos de pesca	10-1 a 10-16
- Capítulo 11 - Equipamentos de comboio	11-1 a 11-4
- Capítulo 12 - Instruções de comunicações	12-1 a 12-20
- Capítulo 13 - Formaturas e sinais táticos de manobra	13-1 a 13-24
- Capítulo 14 - Vocabulário de sinais táticos	14-1 a 14-40
- Anexo A - Instruções para comandantes de navios	A-1 a A-6

PÁGINA EM BRANCO

INTRODUÇÃO

1. PROPÓSITO

Esta publicação tem como propósito primordial servir de guia para os oficiais tripulantes de navios mercantes e de barcos pesqueiros durante os períodos de conflito armado, quando devido à existência de ameaça significativa à segurança do Tráfego Marítimo, será praticado um maior grau de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM).

Cabe ressaltar também que alguns dos conceitos aqui estabelecidos poderão ser úteis, quando for ativada uma Área de Risco ao Tráfego Marítimo (SRA), devido à existência de ameaça de ataque armado ao TM durante uma situação de tensão internacional.

2. DESCRIÇÃO

Esta publicação está dividida em 14 capítulos e 1 anexo e tem a finalidade de prover as informações necessárias para assegurar a perfeita integração entre os componentes da Organização de Segurança do Tráfego Marítimo (ORGSEGTRAM) e da Organização de Direção Civil, quando se fizer necessário.

Nesta publicação o termo “navio” fará referência a navios mercantes e navios e barcos pesqueiros. Para os últimos, por operarem de forma muito específica, boa parte dos conceitos aqui expostos não serão aplicáveis.

3. CLASSIFICAÇÃO

Esta publicação é classificada como , devendo ser manuseada somente por pessoal que deva tomar conhecimento da mesma e devidamente autorizado pelos respectivos escalões superiores.

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 1

CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO (CNTM)

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 1****CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO (CNTM)**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
100 - GENERALIDADES SOBRE O CNTM	1-3
a. Tempo de paz	1-3
b. Período de tensão	1-3
c. Conflito armado	1-4
101 - CONSIGNAÇÃO - AS DUAS FORMAS DE EFETUÁ-LA	1-4
102 - ORGANIZAÇÃO DA DIREÇÃO CIVIL DE TRANSPORTE MARÍTIMO E ORGANIZAÇÃO DA DIREÇÃO CIVIL DE PESCA	1-5
103 - ORGANIZAÇÃO DE CONTROLE NAVAL DE TRÁFEGO MARÍTIMO	1-6
104 - AUTORIDADE DE CONTROLE OPERATIVO (OCA)	1-6
105 - CNTM/O COM AMEAÇA DE ATAQUE ARMADO	1-7
a. Propósito	1-7
b. Aceitação do CNTM/O	1-7
c. Responsabilidades dos Comandantes dos navios Consignados no CNTM/O	1-7
d. Destino	1-7
e. Promulgação das Áreas de Risco ao Tráfego Marítimo (Shipping Risk Area - SRA)	1-7
f. Áreas de Risco ao Tráfego Marítimo (SRA)	1-7
g. Controle Naval do Tráfego Marítimo em Orientação (CNTM/O)	1-7
h. Comunicações	1-8
106 - CONTROLE NAVAL DE TRÁFEGO MARÍTIMO EM SUPERVISÃO (CNTM/S)	1-8
a. Propósito	1-8

b. Estrutura do Comando Naval	1-8
c. Navios costeiros	1-8
d. Controle da navegação	1-9
107 - MOVIMENTO EM EMERGÊNCIA DE NAVIOS	1-9

CAPITULO 1

CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO

100 - GENERALIDADES SOBRE O CNTM.

O Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) baseia-se nos seguintes preceitos:

- o controle do uso dos navios pela Organização de Direção Civil de Transporte Marítimo (ORGDCTM), cuja nomenclatura em inglês é National Shipping Authority (NSA) e pela Organização de Direção Civil de Pesca (ORGDCP), cuja nomenclatura em inglês é National Fishing Authority (NFA); e
- o controle do movimento dos navios pela Organização de Controle Naval do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM).
- no atendimento às exigências da Organização Marítima Internacional (IMO), quanto ao uso do AIS e de outros sensores.

a. Tempo de paz.

Em período de paz os armadores e proprietários dirigem e controlam o movimento de seus navios a fim de cumprir exigências comerciais em nível mundial.

Nesta situação, toda a movimentação do Tráfego Marítimo (TM) é portanto realizada observando-se os interesses dos armadores e os NM são somente acompanhados pela ORGACONTRAM, cuja parcela significativa encontra-se permanente ativada.

Portanto, o controle naval do TM existe desde uma situação de normalidade, conformando o Controle Naval do Tráfego Marítimo em Cooperação (CNTM/C), no qual a ORGACONTRAM contará com a cooperação dos navios em enviar as informações que permitam manter o acompanhamento sobre o TM.

b. Período de tensão.

Podem ocorrer situações e existir áreas onde os NM possam ter sua segurança ameaçada, por encontrar-se sob risco de sofrer algum tipo de ataque / hostilidade ou interferência indevida. Estas ameaças podem ir desde a condução de atos de pirataria e ações terroristas contra o TM em certas áreas, chegando até a atuação de forças militares de nações belicosas ou de estados violentos. Ações

posteriores podem escalar a ameaça em uma área determinada ou se estender a outras.

Além do acompanhamento do TM, algumas medidas são adotadas, devido a tais situações que possuem potencial para ameaçar a segurança dos NM. Haverá a transmissão de instruções aos NM quanto às ameaças que estiverem ocorrendo.

Portanto, em tais circunstâncias estará sendo praticado um Controle Naval do Tráfego Marítimo em Orientação (CNTM/O).

Caso seja estabelecida uma Área de Risco ao Tráfego Marítimo (SRA), devido à existência de uma ameaça de ataque armado ao TM, os NM que voluntariamente forem consignados por seus armadores, terão sua passagem segura no interior da SRA sob a responsabilidade da Autoridade Naval.

c. Conflito armado.

Durante uma situação de conflito armado, as linhas de comunicações marítimas podem estar sob ameaça de ataque armado, em uma ou mais regiões. Portanto, será necessário estabelecer um controle positivo sobre o TM.

Nesta circunstância deverá ser implementado o Controle Naval do Tráfego Marítimo em Supervisão (CNTM/S), no qual os navios consignados serão controlados e protegidos por força naval. A Autoridade Naval será responsável, prioritariamente, pela passagem segura dos NM que foram consignados de forma compulsória.

Observação:

Cabe ressaltar que podem ser implementadas várias medidas de CNTM ao mesmo tempo, dependendo das ameaças envolvidas e das áreas geográficas associadas, o que pode resultar na ocorrência simultânea, em distintas áreas geográficas, da vigência dos três tipos de CNTM existentes, quais sejam: CNTM/C, CNTM/O e CNTM/S. Portanto, nas áreas geográficas nas quais sigam vigentes o CNTM/C e o CNTM/O, seguirão em vigor todas as normas legais existentes em tempo de paz.

101 - CONSIGNAÇÃO - AS DUAS FORMAS DE EFETUÁ-LA.

A decisão de submeter os navios ao cumprimento das regras de CNTM em Orientação ou Supervisão, é denominada “consignação”.

Tal consignação dos navios pode ser feita de duas formas básicas, conforme seja permitida pela legislação de cada Estado nacional e o aconselhem as situações tática, logística e comercial:

de forma “voluntária”: por acordo dos armadores, mediante convite de cada NSA, envolvendo navios individuais ou grupos deles, tanto nacionais quanto pertencentes a terceiros países.

de forma “compulsória”: por disposição governamental, envolvendo navios individuais, grupos desses ou todos os navios de bandeira nacional “em bloco”, designando aqueles que terão prioridade no tratamento das medidas de CNTM, quando na SUPERVISÃO do TM. Esses navios serão selecionados para atender as seguintes necessidades:

- apoiar manobras militares; e
- manter os benefícios econômicos para o país.

Os navios neutros com cargas de interesse para os aliados só poderão ser “convidados” a uma consignação voluntária para sua própria segurança, trâmite este que será cumprido, normalmente, através de seus respectivos governos ou armadores; só em casos de urgência será feito diretamente com seus Comandantes.

102 - Organização da Direção Civil de Transporte Marítimo e Organização da Direção Civil de Pesca.

A expressão Direção Civil do Transporte Marítimo é um termo genérico e deliberadamente amplo em seu alcance, compreendendo um conjunto de tarefas que, em síntese, abrangem três aspectos principais, razão de ser da organização total:

- (1) Supervisão da política nacional concernente ao Transporte Marítimo.
- (2) Supervisão das operações portuárias de carga e descarga de navio mercante.
- (3) Controle sobre o emprego dos navios mercantes, ou seja, suas cargas e destinos, quando necessário.

Já a expressão Direção Civil de Pesca é um termo genérico e deliberadamente amplo em seu alcance, compreendendo um conjunto de tarefas que, em síntese, estão resumidas em dois aspectos principais, razão de ser da organização total:

- (1) Supervisão da política nacional concernente à pesca.
- (2) Supervisão e o controle das atividades de pesca, empreendidas por pesqueiros nacionais e estrangeiros nas áreas de jurisdição nacional e por pesqueiros nacionais em outras áreas, que não estão submetidas à jurisdição nacional.

Imediatamente antes ou ao início do conflito armado, as Organizações de Direção Civil assumem a responsabilidade pelo emprego dos navios

que estão a serviço do país e que contribuam para as necessidades governamentais.

O termo “emprego” inclui a carga, descarga, manutenção, reparo, dotação, estiva, itinerário, movimentos portuários, etc. Na verdade, pode-se dizer que a Direção Civil de Transporte Marítimo e de Pesca cumpre funções similares àquelas do proprietário/armador em tempo de paz, mas, tem como propósito atender às necessidades governamentais de transporte marítimo e de atividades de pesca, com a finalidade de prosseguir com o esforço de guerra.

103 - Organização de Controle Naval de Tráfego Marítimo.

É a atividade que contribui para a segurança do tráfego marítimo e compreende o controle dos movimentos dos navios mercantes e pesqueiros, como medida passiva básica para prover a sua segurança.

O Controle Naval do Tráfego Marítimo compreende uma ampla gama de medidas simultâneas e variará segundo as diferentes situações táticas, desde um controle inicial de acompanhamento, que é exercido diuturnamente, até chegar a um totalmente positivo, principalmente para os consignados de forma compulsória.

O CNTM implica em um permanente conhecimento dos navios nos portos e um acompanhamento contínuo das posições dos que estão no mar, desde uma situação de normalidade.

A ORGACONTRAM tem autoridade para controlar e definir a rota dos navios consignados compulsoriamente, quando implementado o CNTM/S. O controle é exercido por intermédio de órgãos de CNTM estabelecidos na maioria dos portos principais e secundários. O controle dos movimentos dos navios inclui: seleção de rotas, organização de comboios, diversão tática, intenções de movimento, etc.

104 - AUTORIDADE DE CONTROLE OPERATIVO (OCA).

Esta autoridade naval atua de acordo com a política disseminada por seus comandantes superiores. O OCA é o Comandante Naval responsável pelo controle do movimento e pela proteção dos navios mercantes aliados dentro de sua área de responsabilidade. Os deveres do OCA incluem:

- Manter um adequado sistema de comunicações, inteligência (coleta e disseminação de informação) e plotagem a fim de assegurar a pronta e segura disseminação de inteligência operacional;
- Despachar os navios em comboio ou como navios independentes, em conformidade com a política em vigor; e

- Supervisionar o trabalho e a atuação do Oficial de Controle Naval de Tráfego Marítimo (NCSO) e de seus Assessores (REPTOF).

105 - CNTM/O COM AMEAÇA DE ATAQUE ARMADO.

a. Propósito.

O propósito do CNTM/O é permitir que a Autoridade Naval provenha um assessoramento ao TM, de forma a contribuir para preservar a segurança dos navios, quando enfrentando uma ameaça de ataque armado à navegação, em uma determinada área geográfica.

b. Aceitação do CNTM/O.

Quando ocorrer uma situação que requeira a implementação do CNTM/O, com ativação de uma SRA devido à existência de ameaça de ataque armado, as Autoridades Nacionais de Tráfego Marítimo comunicarão tal fato aos proprietários/armadores, convidando-os a consignar, de forma voluntária, seus navios ao CNTM/O.

c Responsabilidades dos Comandantes dos navios consignados no CNTM/O.

Um navio consignado é obrigado a informar a sua posição e intenção de movimento. O navio deverá ajustar-se às determinações de rotas a fim de atravessar as SRA ativadas ou de evitá-las.

d. Destino.

Por ocasião do estabelecimento do CNTM/O, o destino dos navios é determinado pelos proprietários/armadores.

e. Promulgação das Áreas de Risco ao Tráfego Marítimo (Shipping Risk Area - SRA).

Os detalhes sobre as SRA serão promulgados por mensagem.

f. Áreas de Risco ao Tráfego Marítimo (SRA).

Quando uma área de trânsito de tráfego marítimo tiver uma dimensão considerável e o grau de ameaça no seu interior for variável, serão estabelecidas SRA para delimitar as áreas de maior perigo.

g. Controle Naval do Tráfego Marítimo em Orientação (CNTM/O).

Se não existir nenhuma ordem contrária, os navios consignados cumprirão a rota informada às autoridades navais. Se o OCA considerar que a rota é perigosa, este enviará uma mensagem "DIVERSION ORDER" dando detalhes da nova rota a seguir. Se a rota cruzar uma SRA, o navio será divertido para um Ponto de

Reunião/Controle, para posteriormente ser acompanhado por navios de guerra durante seu trânsito na SRA.

h. Comunicações.

Além das mensagens rotineiras, os navios poderão ser instruídos a comunicar ao atingir determinados pontos de sua travessia e a manter escuta permanente numa determinada frequência, de modo a receber as mensagens concernentes à situação corrente.

106 - CONTROLE NAVAL DE TRÁFEGO MARITIMO EM SUPERVISÃO (CNTM/S).

a. Propósito.

O propósito de CNTM/S é prover os procedimentos necessários para a segurança dos navios mercantes e pesqueiros próprios, aliados e neutros de interesse, em situações de conflito armado, frente a ameaças de maior envergadura.

O estabelecimento do CNTM/S implica na ativação do sistema de rotas e ou no estabelecimento de comboios, no interior da área onde esteja sendo praticada a supervisão do TM. Nesta situação os navios consignados pelos seus armadores são controlados e protegidos por força naval, sendo a Autoridade Naval responsável pela passagem segura dos NM que foram consignados.

b. Estrutura do Comando Naval.

- A Autoridade de Controle Operativo (OCA) exercerá o controle operacional da navegação mercante/pesqueira submetida ao CNTM (ver item 105).
- O Oficial de Controle Naval de Tráfego Marítimo (NCSO) será o representante do OCA nos portos.

c. Navios costeiros.

Navios com menos de 16.000 GRT serão considerados como costeiros. Da mesma forma, navios maiores poderão também ser assim considerados, desde que seja declarado que os mesmos somente realizarão viagens costeiras. Tais navios não serão incluídos no agrupamento formado pelos países aliados, permanecendo estes sob controle nacional.

NOTA: Considerar os navios químicos, gaseiros e frigoríficos, com menos de 10.000 GRT, que realizam viagens internacionais de forma rotineira.

d. Controle da navegação.

Sempre que navios suspenderem em comboios/Grupo de Pesca, existirá um controle positivo dos seus movimentos. Este nível de controle variará de acordo com a situação tática, passando-se a exigir do navio o seguinte:

- seguir a rota que for indicada; e
- obter autorização para partir.

107 – MOVIMENTO EM EMERGÊNCIA DE NAVIOS.

Podem ocorrer situações inesperadas que acarretem uma grande ameaça à segurança do TM. Tais situações podem ser visualizadas na ocorrência de um desastre de grandes proporções, oriundas de causas naturais ou humanas, ou na hipótese da condução de um ataque armado de grandes proporções, empregando meios convencionais ou não convencionais.

Portanto pode ser necessário manobrar os navios em emergência em função de uma ameaça iminente. Nesta situação, os navios serão divertidos ou evacuados e reunidos em áreas de refúgio.

Os navios reunidos em áreas de refúgio serão contatados pelo OCA, ou seu representante, a fim de conhecer as necessidades para se efetuar movimentações posteriores, permanecendo nesta área até que seja ordenado prosseguir viagem. Aqueles navios que não forem contatados, após cinco dias, participarão tal fato à NSA, enviando-lhe uma mensagem criptografada, se possível, contendo:

- o indicativo de chamada internacional/ nome e bandeira do navio; e
- sua posição.

Quando vários navios da mesma bandeira estiverem navegando em conjunto, de comum acordo, podem ser agrupados em uma só mensagem.

Serão mantidos o silêncio rádio e radar, a menos que haja ordem contrária ou autorização do Comandante, de acordo com o contido no Suplemento de Comunicações.

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 2

POSIÇÃO LEGAL DOS NAVIOS

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 2****POSIÇÃO LEGAL DOS NAVIOS**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
200 - GENERALIDADES	2-3
SEÇÃO I - AÇÃO EM NAVEGAÇÃO DURANTE UM PERÍODO DE TENSÃO	2-3
201 - PRINCÍPIOS LEGAIS DURANTE UM PERÍODO DE TENSÃO	2-3
202 - AÇÃO A EXECUTAR	2-4
203 - REGISTROS	2-4
204 - COMUNICAÇÕES NAVIO / COSTA	2-4
205 - COMUNICAÇÕES NAVIO / NAVIO	2-5
SEÇÃO II - AÇÕES NO MAR DURANTE PERÍODO DE CONFLITO ARMADO	2-5
206 – DIREITO DE VISITA E INSPEÇÃO	2-5
207 - DIREITO DE PRESA	2-6
208 - OBRIGAÇÕES LEGAIS DE E PARA A PRESA	2-6
a. Obrigações legais do Comandante	2-6
b. Tomada do navio pelo agressor	2-6
c. Fuga logo após a captura	2-7
209 – OUTROS ASPECTOS LEGAIS DURANTE PERÍODO DE CONFLITO ARMADO	2-7
210 - USO DO ARMAMENTO	2-7
a. Abertura de fogo	2-8
b. Condições sob as quais NÃO se deve abrir fogo	2-8

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 2

POSIÇÃO LEGAL DOS NAVIOS

200 - GENERALIDADES.

A lei internacional só faz referência a períodos de paz e de beligerância. Considerando que um estado de beligerância antes de uma guerra declarada pode requerer certas ações do Comandante de um navio, os períodos de tensão internacional ou guerra não declarada serão considerados como tempo de paz até que o navio receba uma diretiva contrária de seu governo.

SEÇÃO I - AÇÃO EM NAVEGAÇÃO DURANTE UM PERIODO DE TENSÃO

201 - PRINCIPIOS LEGAIS DURANTE UM PERIODO DE TENSÃO.

O direito de liberdade de navegação em alto-mar de navios é reconhecido por todas as nações. Durante períodos anteriores a um conflito armado, um país pode adotar ações de provocação contra um outro hostilizando seus navios, em decorrência de diversas razões. Em geral esta estratégia pode ser empregada para as seguintes finalidades:

- Coletar dados (inteligência);
- Interferir com exercícios e operações em alto-mar; e
- Desafiar a política de liberdade no mar e a resolução nacional de aderir aos acordos internacionais.

Em caso de provocação é necessário que qualquer navio, em sendo hostilizado, cumpra as leis internacionais. Não obstante, o limite do cumprimento desta lei dependerá das circunstâncias de cada caso e será determinada por instruções específicas transmitidas ao Comandante do navio.

Ações hostis mais comuns contra navios:

- Manobrar para causar colisão ou iminência de colidir;
- Restringir a entrada de navios em áreas normalmente consideradas como águas internacionais, declarando-as como águas nacionais ou interditando áreas para a realização de exercícios ou manobras de cunho militar-naval;
- Disparar suas armas contra ou nas proximidades dos navios;
- Danificar redes de pesca;
- Abordar ou capturar navios; e

- Manter membros da tripulação ou passageiros sob custódia.

202 - AÇÃO A EXECUTAR.

Não há como estabelecer uma lista de ações específicas a ser executadas quando um navio é alvo de ações hostis. A primeira reação será comunicar o incidente ao proprietário e, pelo meio mais expedito, à organização de socorro e salvamento responsável pela área SAR onde o navio se encontrar.

Além de informar às autoridades apropriadas sobre o incidente, a embarcação hostil deve ser notificada pelo Comandante do navio em perigo que este se encontra em águas internacionais exercendo o direito de liberdade de navegação e que aquele deve cessar de imediato tais ações.

Todas as manobras deverão ser realizadas no estrito cumprimento das Regras Internacionais Para Evitar Abalroamentos no Mar.

Se a natureza das ações hostis induzirem à captura do navio, o Comandante deve destruir toda a documentação classificada existente a bordo. Todas as ações executadas deverão ser informadas às autoridades competentes.

203 - REGISTROS.

O Comandante deverá manter um registro completo das ações hostis sofridas, juntamente com a plotagem cartográfica e registro dos fatos relevantes ocorridos.

Se possível, deverão ser obtidas fotografias ou filmagem do navio agressor incluindo algum ponto notável do mesmo.

Por ocasião da chegada ao porto serão enviadas cópias de todos os registros obtidos ao proprietário do navio e às autoridades competentes.

204 - COMUNICAÇÕES NAVIO / COSTA.

Durante a ocorrência de períodos de tensão, os navios continuarão sendo controlados por seus proprietários/armadores, mantendo-se o fluxo de comunicações pelos canais normais.

A decisão de implementar-se o CNTM em Orientação em alguma região será comunicada aos navios de cada bandeira por seus proprietários/armadores, utilizando-se os canais normais de comunicações. Nesta circunstância, passará a ocorrer a transmissão de instruções aos NM quanto às ameaças que estiverem ocorrendo.

Caso seja estabelecida uma Área de Risco ao Tráfego Marítimo (SRA), devido a existência de uma ameaça de ataque armado ao TM, serão

transmitidas instruções aos NM para que transitem por uma rota recomendada no interior de uma SRA ou para que conduzam uma diversão para evitá-la. Aqueles NM que não sigam as instruções disseminadas para a SRA, estarão correndo os riscos inerentes ao não cumprimento das mesmas.

Em tempo de conflito armado, as comunicações serão efetuadas pelo Sistema de Comunicações de Navios (MERCOMMS) (Ver Suplemento de Comunicações).

205 - COMUNICAÇÕES NAVIO / NAVIO.

Durante os períodos de tensão os navios podem receber sugestões das unidades de guerra aliadas. Após a consignação no CNTM/O, os comandantes estão obrigados a seguir as instruções recebidas dos navios de guerra aliados.

As comunicações serão realizadas utilizando-se os sistemas de comunicações disponíveis: rádio por voz, radioteleimpressão, radiodados, sinais de bandeira, holofote e/ou escote.

SEÇÃO II - AÇÕES NO MAR DURANTE PERÍODO DE CONFLITO ARMADO

206 – DIREITO DE VISITA E INSPEÇÃO.

Os navios de guerra beligerantes têm o direito de visitar e inspecionar quaisquer NM fora de águas neutras, quando haja motivos para suspeitar que podem ser capturados. Este é um direito reconhecido pela comunidade das nações.

Os NM neutros estarão sujeitos à captura, fora de águas neutras, se estiverem engajados nas atividades que facultam que sejam atacados ou se estiverem:

- transportando contrabando (em caso de conflito armado, entende-se contrabando como quaisquer mercadorias destinadas ao território sob o controle do inimigo e que podem ser susceptíveis de contribuir para seu esforço de guerra);
- transportando passageiros para as forças armadas inimigas;
- operando sob controle, afretamento, ordens e emprego do inimigo;
- com documentação irregular ou inexistente; e
- violando regras estabelecidas por um beligerante nas imediações da área de operações.

A visita consiste no exame dos papéis de bordo de um NM, com a finalidade de verificar:

- se o pavilhão ostentado é verdadeiro (não pertence ao inimigo);
- se existe contrabando; e
- se está envolvido em alguma atividade de assistência hostil (considera-se assistência hostil, qualquer ato que venha a beneficiar o inimigo em seu esforço de guerra).

A assistência hostil representaria a violação por parte de um neutro, de seus deveres de abstenção e imparcialidade.

Quando o exame dos papéis de bordo não for satisfatório, por qualquer motivo, procede-se à inspeção, que consistirá em uma investigação mais rigorosa da carga.

207 – DIREITO DE PRESA.

A guerra marítima consagra o direito de presa, ou seja da captura e confisco da propriedade privada. O direito de presa abrange dois momentos: a captura e o confisco.

A captura é o “ato puramente militar” da apreensão, enquanto o confisco é a atribuição da propriedade do objeto da captura (navios e mercadorias) ao captor.

A captura é portanto um ato da guerra marítima, pelo qual o comandante de um navio de guerra coloca sob sua autoridade o navio, as mercadorias e a tripulação de um navio mercante neutro ou beligerante.

Para exercer seu direito de captura por motivo de contrabando, os beligerantes devem publicar suas listas de material considerado como contrabando.

208 - OBRIGAÇÕES LEGAIS DE E PARA A PRESA.

a. Obrigações legais do Comandante.

O procedimento estipulado pelas leis internacionais para um Comandante que seja forçado a render-se é parar máquinas e considerar-se preso.

b. Tomada do navio pelo agressor.

O agressor tomará o navio apreendido e assumirá a responsabilidade pela sua navegação e custódia. O Comandante, no entanto, não estará desobrigado de retomar o seu navio.

c. Fuga logo após a captura.

O Comandante de um navio ao ser capturado, deverá aproveitar a primeira oportunidade para escapar do domínio do agressor. Nestas circunstâncias, se o referido agressor reaparecer este não estará autorizado a usar a força como represália, exceto se o navio não acatar a ordem de submeter-se ou de seguir um rumo determinado.

209 – OUTROS ASPECTOS LEGAIS DURANTE PERÍODO DE CONFLITO ARMADO.

Um navio não será considerado como beligerante ao fazer uso da força para resistir à captura. Entretanto, o uso de armamento, em outra circunstância que não seja estritamente por razões defensivas, fará com que o mesmo seja assim considerado. Um navio não interferirá com a livre passagem de qualquer outra embarcação.

Ao resistir à captura, o Comandante, necessariamente, aceita os riscos decorrentes desta ação. O inimigo pode, de acordo com as leis internacionais, tomar medidas extremas para submeter o navio, podendo, em última instância, causar o afundamento do navio.

É permitido o uso de cores falsas ou camuflagem para evitar a captura da embarcação. Encontram-se listadas abaixo algumas formas de se efetuar a camuflagem:

- Alteração de nome e porto de registro.
- Utilização de pavilhão falso.
- Alteração de características específicas da superestrutura.
- Utilização de cores neutras no costado e na superestrutura.
- Dissimulação ou ocultação de armamento defensivo.

210 - USO DO ARMAMENTO.

O entendimento do direito internacional sobre navios privados armados para autodefesa não é uniforme. Uma corrente de entendimento advoga que o MN beligerante armado para defesa, continua sendo um navio privado, enquanto outra defende que o NM armado deve ser equiparado a um navio de guerra.

A decisão de armar seus NM para que possam exercer sua autodefesa em caso de conflito armado, vai depender do governo de cada país.

O mero fato de um NM neutro estar armado não respalda um ataque a esse NM.

a. Abertura de fogo.

Para resistir à captura, o Comandante tem o direito de usar seu armamento defensivo contra o suposto agressor.

b. Condições sob as quais NÃO se deve abrir fogo.

Um navio não deve abrir fogo uma vez tendo demonstrado a intenção de se render, pois tal situação configura o crime de perfídia. A PERFÍDIA é definida como a adoção de atos que, apelando à boa fé de um adversário com intenção de enganá-lo, venham dar a entender a este que se possui um estatuto de proteção e que o adversário está obrigado a concedê-la, e desta forma obter-se uma vantagem militar.

CAPITULO 3
SEGURANÇA

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 3****SEGURANÇA**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
SEÇÃO I- SEGURANÇA FÍSICA DO NAVIO	3-3
300 - GENERALIDADES	3-3
a. Ocultação dos movimentos do navio	3-3
b. Sigilo quanto à posição e rumo do navio	3-3
c. Escurecimento do navio	3-3
d. Restrições nas comunicações e silêncio radar	3-4
e. Restrições em portos neutros	3-4
301 - SEGURANÇA DAS INFORMAÇÕES	3-4
a. Generalidades	3-4
b. Operações do comboio/Grupo de Pesca	3-5
c. Conversações indiscretas em terra	3-5
d. Agentes inimigos	3-5
e. Representação diplomática em países neutros	3-5
f. Informação à imprensa	3-5
g. Artifícios do inimigo	3-6
h. Comunicações com os proprietários/armadores	3-6
i. Cartas náuticas	3-6
302 - SEGURANÇA DOS EQUIPAMENTOS ESPECIAIS	3-6
303 - CONDUTA EM CASO DE CAPTURA PELO INIMIGO	3-6
SEÇÃO II - SABOTAGEM	3-7
304 - FORMAS DE SABOTAGEM	3-7
a. Artefatos explosivos ou incendiários	3-7

b. Ataque ao sistema de lubrificação	3-7
c. Mecânico	3-7
d. Elétrica	3-7
e. Métodos especiais	3-7
305 - RELATÓRIOS EXIGIDOS	3-7
306 - PRECAUÇÕES DE SEGURANÇA CONTRA SABOTAGEM	3-8
SEÇÃO III - SEGURANÇA DO MATERIAL OU DE DOCUMENTOS CLASSIFICADOS E REGISTROS	3-9
307 - RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE DO NAVIO	3-9
308 - LIVRO DE REGISTRO DE NAVEGAÇÃO (SECRETO) – (LOG BOOK)	3-10
309 - PUBLICAÇÕES NECESSÁRIAS A BORDO	3-11
SEÇÃO IV - SEGURANÇA DAS COMUNICAÇÕES (COMSEC)	3-11
310 - GENERALIDADES	3-11
311 - SEGURANÇA FÍSICA	3-12
312 - CONSIDERAÇÕES SOBRE O MATERIAL COMSEC	3-12

CAPITULO 3**SEGURANÇA****SEÇÃO I - SEGURANÇA FÍSICA DO NAVIO****300 – GENERALIDADES.****a. Ocultação dos movimentos do navio.**

Uma das grandes preocupações do Comandante é a detecção de seu navio quando navegando em áreas sujeitas a ataques. Não deixar indícios de sua presença deve ser sempre observado por todos a bordo, seja quando navegando como independente ou em comboio. Para tal, deve-se considerar a existência de ruídos inerentes ao funcionamento dos equipamentos de bordo e procurar mantê-los bem ajustados e lubrificados.

Deve-se considerar que existem outras fontes de ruídos que podem ser controladas, como por exemplo: nível de ruído causado pela tripulação, funcionamento e manutenção de equipamentos, variações bruscas de velocidade, etc. Outros aspectos importantes dizem respeito à fumaça expelida pela chaminé, lavagem de tanques ou o ato de jogar lixo pela borda, atitudes estas que contribuem para a localização do navio.

Ressalta-se que nada impedirá a utilização do bom senso pelo Comandante, o qual procurará cumprir as determinações contidas nas Convenções da MARPOL e da SOLAS, assim como as diretivas expedidas pelo COMODORO ou pelo OCT (Oficial no Comando Tático).

b. Sigilo quanto à posição e rumo do navio.

A posição e o rumo do navio possuem caráter sigiloso. Os rumos devem ser traçados na carta náutica de forma suave e ser apagados completamente quando não forem mais necessários.

Os Comandantes devem assegurar-se de que as cartas e os mapas que contenham a posição diária do navio não serão exibidas em lugar público e que todos os oficiais devem ser alertados para não comentar, quando não estiverem de serviço, sobre a posição ou a movimentação do navio.

c. Escurecimento do navio.

Em períodos noturnos, esteja o navio navegando como independente ou em comboio, visando dificultar a sua detecção, é normal adotar-se os procedimentos de “navegação às escuras”, o que dependendo da

ocasião, poderá provocar inclusive o apagamento total das luzes de navegação.

Deve-se ter atenção especial aos procedimentos estabelecidos, bem como à contínua verificação da condição de escurecimento, não permitindo-se, nos conveses abertos, o fumo, a utilização de luzes ou lanternas. Deve-se ter especial atenção com o fechamento das portas e escotilhas que abrem para os conveses externos e das vigias.

d. Restrições nas comunicações e silêncio radar.

As comunicações dos navios/comboio com outras unidades no mar ou com autoridades em terra devem seguir as instruções contidas na Pasta de Instruções de Navegação, ou então cumprir as determinações dadas pelo COMODORO/OCT.

Por ocasião do estabelecimento de "silêncio rádio", também estará incluída a proibição para emissão de radares, ressaltando-se a responsabilidade do Comandante no tocante à segurança do navio.

O silêncio radar que representa a não colocação em operação dos radares, é primordial para evitar a detecção das emissões eletrônicas do NM, por parte de possíveis unidades inimigas.

e. Restrições em portos neutros.

Uma vez que os Comandantes não podem solicitar isenção da inspeção da alfândega, os documentos classificados nunca deverão ser levados para a terra nos países neutros, salvo haja determinação superior.

301 - SEGURANÇA DAS INFORMAÇÕES.

a. Generalidades.

Durante a viagem não deverão ser levados diários particulares, ou mencionar por correspondência, telefone, ou por qualquer outro meio, nenhum dos seguintes tópicos:

- (1) Instruções sobre rotas.
- (2) Composição ou arranjo do comboio/Grupo de Pesca.
- (3) Portos de reunião do comboio/Grupo de Pesca.
- (4) Escoltas ou movimentos de navios de guerra aliados.
- (5) Natureza da carga.
- (6) Datas de chegada ou partida.

Caso haja necessidade premente de se transmitir mensagens que tratem dos tópicos descritos acima, aquelas devem ter o seu texto criptografado.

b. Operações do comboio/Grupo de Pesca.

Os Comandantes e demais oficiais não devem divulgar informações referentes às instruções sobre rotas, nem aquelas relativas às operações dos comboios/ Grupo de Pesca, para as Agências Civas, incluindo advogados que atuem na área do direito marítimo, a menos que recebam autorização expressa para tal.

c. Conversações indiscretas em terra.

Este tipo de atividade, especialmente em portos estrangeiros, é causa da ocorrência de vazamento de informações que poderão colocar em perigo os navios e suas tripulações. Os Comandantes devem advertir severamente suas tripulações no que se refere ao cumprimento dessa determinação.

d. Agentes inimigos.

Nos diversos portos poderão ser encontrados agentes inimigos ou de países hostis, principalmente em bares, boates, cafés e restaurantes. Fica estabelecido que informações sigilosas nunca devem ser discutidas em locais públicos.

e. Representação diplomática em países neutros.

Alguns representantes diplomáticos de países neutros que estejam em portos aliados ou neutros, tratam de obter informações relativas à movimentação de navios. Assim sendo, deve-se ter atenção para não passar nenhum tipo de informação, além daquelas consideradas essenciais para obter-se autorização para o suspender de navios.

f. Informação à imprensa.

Se um navio for atacado, a autoridade naval decidirá se e quando será liberada alguma informação à imprensa, devendo-se, no entanto, adotar as providências necessárias para evitar o vazamento de informações sobre o incidente. Sob nenhum pretexto devem ser publicados os nomes do navio e dos tripulantes ou as medidas que foram adotadas a fim de evitar o ataque.

Pode se encontrar dificuldades em manter o silêncio nos países neutros, mas deve-se ter em mente que a segurança de outros navios vai depender do cumprimento de tais recomendações. As informações somente serão prestadas às autoridades navais aliadas ou, em um país neutro, a um representante diplomático aliado, devendo ser

envidados todos os esforços a fim de que tais informações sejam participadas à autoridade competente com a maior brevidade possível.

g. Artifícios do inimigo.

É possível que o inimigo faça uso de artifícios para a obtenção de informações sobre os Comboios/Grupos de Pesca. Assim, os Comandantes e seus oficiais devem estar atentos para a possibilidade de recebimento de mensagens e telefonemas falsos.

h. Comunicações com os proprietários/armadores.

Em portos neutros, o estabelecimento de comunicações com os proprietários/armadores de navios devem ser executadas por meio dos agentes diplomáticos.

i. Cartas náuticas.

Deve-se ter especial atenção no sentido de se evitar que as cartas náuticas a serem utilizadas caiam nas mãos de pessoas não autorizadas a manuseá-las. As cartas consideradas imprestáveis ou obsoletas devem ser entregues à autoridade competente para destruição.

302 - SEGURANÇA DOS EQUIPAMENTOS ESPECIAIS.

Todos os aspectos relativos a equipamentos especiais (cifradoras, etc) serão tratados de acordo com a sua classificação. Quando os mesmos não estiverem sendo utilizados, o compartimento que os contenha deve permanecer sempre fechado e trancado. O Comandante do navio confeccionará uma lista com o nome do pessoal autorizado a entrar no centro de comunicações ou no compartimento que contenha equipamentos especiais.

Ficará sob a responsabilidade da autoridade que autorizar a instalação de equipamentos especiais a bordo de navios notificar as autoridades navais competentes, além de adotar tomar as providências necessárias à garantia da integridade de tais equipamentos.

303 - CONDOTA EM CASO DE CAPTURA PELO INIMIGO.

Os Comandantes terão a obrigação de assegurar que as instruções referentes à conduta em caso de captura sejam do conhecimento de toda a tripulação. Se o navio encontrar-se na iminência de ser capturado, todas as publicações, documentos classificados e equipamentos especiais devem ser destruídos. Se um oficial ou tripulante, capturado pelo inimigo, for interrogado este deve dizer seu nome verdadeiro, posto/patente, cargo e número constante do livro de pessoal ou do cartão de identificação, devendo os tripulantes ainda dar o número de sua Caderneta Marítima.

Conversas entre prisioneiros podem ser monitoradas e, portanto, não devem versar sobre assuntos que possam de alguma forma interessar ao inimigo, principalmente em ambientes fechados.

SEÇÃO II - SABOTAGEM

304 - FORMAS DE SABOTAGEM.

A sabotagem é um dos recursos mais utilizados pelo inimigo a qualquer tempo e em qualquer lugar. Os seguintes métodos podem ser empregados pelo inimigo:

a. Artefatos explosivos ou incendiários.

Utilização de bombas ou artefatos incendiários, a bordo de navios, ajustados para explodir após um determinado período de tempo.

b. Ataque ao sistema de lubrificação.

Injetando-se areia, ácido, soda cáustica, ou outro agente corrosivo no sistema de lubrificação do navio.

c. Mecânico.

Colocação de um corpo estranho em alguma parte móvel dos motores. O efeito deste tipo de sabotagem é sentido tão logo o motor seja colocado em funcionamento, podendo inclusive imobilizar o navio por um período de tempo considerável.

d. Elétrica.

Similar ao método mecânico. Pode ser utilizado para causar avarias nos diversos sistemas do navio (governo, refrigeração, ar comprimido, etc.).

e. Métodos especiais.

Estes métodos requerem maior prática e treinamento do que os anteriormente descritos, a saber:

- Colocação de minas no casco.
- Contaminação do sistema de aguada ou de óleo combustível.
- Distribuição de diversos artefatos explosivos pelo interior do navio.

305 - RELATÓRIOS EXIGIDOS

Os casos em que haja suspeita de sabotagem devem ser lançados no Livro Registro de Navegação (SECRETO) - (LOG BOOK), além de ser

informados por escrito a uma autoridade naval aliada imediatamente após a chegada ao porto. Deve-se lançar, ainda, neste Livro qualquer atentado subversivo realizado por um membro da tripulação, juntamente com as precauções adotadas a fim de prevenir um futuro atentado. Deve ser incluído nestes relatórios todos os aspectos pertinentes, mesmo que possam parecer triviais.

306 - PRECAUÇÕES DE SEGURANÇA CONTRA SABOTAGEM

A melhor precaução contra atos de sabotagem é a permanente vigilância. Poucos sabotadores são tão radicais a ponto de colocar uma bomba em um navio com a intenção de explodi-lo em alto mar, estando os mesmos a bordo. Mas se algum tripulante desertar, momentos antes do navio suspender, sem motivo aparente, o navio deve ser revistado com atenção especial. Ainda assim, devem ser tomadas as seguintes providências:

- Deve-se ter uma vigilância permanente em todas as vias de acesso ao navio, por mar e por terra.
- Quando for possível deverão ser colocadas defensas entre o navio e o cais.
- Deve-se contar com água pressurizada de bordo, de terra ou de navios próximos para combater possíveis incêndios.
- Durante o período noturnos, nos portos neutros - assim como em todos os lugares onde os regulamentos locais o permitam - deve-se iluminar completamente as cobertas, o convés principal e a superestrutura. Se o navio não possui equipamentos adequados, deve-se tentar obtê-los em terra.
- Se possível, os navios nunca devem estar atracados a contrabordo, nem próximo de um navio inimigo num porto neutro.
- Qualquer pessoa que embarcar sem autorização deverá ser detida, devendo-se informar o fato às autoridades competentes.
- Nos portos estrangeiros, não se deve autorizar a contratação de pessoal pertencente a país neutro como membro da tripulação, a menos que seja absolutamente indispensável. Ainda assim, isto deve ser efetuado com ressalvas e somente na presença do representante diplomático ou de outra autoridade aliada. Se for essencial contratar pessoal em porto neutro para completar a dotação do navio, a pessoa deve ser estritamente vigiada, não se devendo atribuir-lhe tarefas de grande responsabilidade como plantão de alojamento, timoneiro, vigia noturno ou da prancha.

O pessoal de serviço ou de segurança, quando forem contratados, devem limitar-se ao serviço na prancha como intérprete, controlador de

entrada de material e identificador. O embarque de pessoal neutro somente ocorrerá por razões essencialmente comerciais e somente depois de ter sido devidamente identificado.

Como as condições variam segundo o porto, os Comandantes, logo após a chegada a um porto estrangeiro, devem imediatamente contatar o representante diplomático e/ou as autoridades navais locais a fim de obter qualquer informação e poder tomar as providências necessárias no sentido de se evitar atos de sabotagem contra o seu navio.

Durante sua permanência no porto, o navio deverá permanecer sempre vigiado de modo a evitar o embarque de pessoas não autorizadas. Sempre que possível, os pacotes ou embrulhos levados para bordo, inclusive por tripulantes, devem ser examinados pelo pessoal de serviço a fim de assegurar que os mesmos não contenham objetos suspeitos ou não autorizados a bordo. Tais medidas significam efetuar uma exaustiva análise de todos os objetos que entrem a bordo, uma vez que muitas dos artefatos explosivos podem possuir uma aparência inocente.

A identificação de pessoas usando uniforme militar será verificada por meio de documentos de identidade e da devida autorização para circulação no cais ou na área de atracação.

A segurança física dos alojamentos, dos armazéns, da área de trabalho ou manobra são de suma importância. O acesso de pessoas não autorizadas a bordo deve ser terminantemente proibido.

Os oficiais responsáveis por cada departamento de bordo devem estar em condições de identificar os locais ou mecanismos mais propensos a serem sabotados e, por isso, devem estar atentos aos mesmos e procurar sempre a melhor maneira de protegê-los.

SEÇÃO III – SEGURANÇA DO MATERIAL OU DE DOCUMENTOS CLASSIFICADOS E REGISTROS

307 - RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE DO NAVIO.

- (a) Todo o material classificado será destinado ao Comandante e este ao pessoal responsável pela sua custódia, de acordo com as ordens das autoridades navais aliadas.
- (b) O termo “Documentos Classificados” faz referência a todas aquelas publicações, documentos ou papéis sigilosos, classificados como RESERVADO, CONFIDENCIAL e SECRETO. Em tempo de conflito armado, qualquer informação sobre o emprego e movimentação de navios será sigilosa.
- (c) O Comandante se assegurará de que não haja registros adicionais a bordo contendo informações sobre a navegação, exceto o Livro de Registro de Navegação (SECRETO) em vigor.

- (d) Os únicos autorizados a inspecionar ou tirar cópias dos registros ou documentos classificados são as autoridades navais aliadas.
- (e) A informação classificada estará disponível somente para os oficiais e/ou pessoal que necessitem tomar conhecimento para poder efetuar suas tarefas.
- (f) A documentação classificada nunca será transferida ou enviada pelo correio sem a devida autorização da autoridade naval aliada pertinente.
- (g) Na primeira oportunidade após o término da viagem, o Comandante entregará o seu Livro de Registro de Navegação (SECRETO) ao NCSO.
- (h) O NCSO acompanhará o Comandante na entrega, a quem competir (armadores, autoridades nacionais, etc.), de outros registros.

308 – LIVRO DE REGISTRO DE NAVEGAÇÃO (SECRETO) - (LOG BOOK).

O Comandante registrará neste livro as seguintes informações:

- Posição do navio.
- Derrota e rumo mantido.
- Marcações e distâncias de pontos notáveis.
- Nomes e posições dos navios avistados, tanto no porto como no mar.
- Movimentos ou troca de posição na formatura.
- Nome dos portos visitados, datas de chegada e partida.
- Velocidade do navio.
- Distância navegada.
- Desvio da agulha.
- Referências a trocas de rota e natureza da carga.
- Qualquer outra particularidade ou fato de caráter CONFIDENCIAL que deva ser registrado.

Também devem ser registrados no Log Book, com grau de sigilo SECRETO, os seguintes eventos:

- Avistamento de ataques. Registrar hora do avistamento, posição exata, rumo e velocidade do próprio navio e do navio inimigo, bem

como a descrição do inimigo. Incluir também qualquer informação sobre a direção do lançamento do ataque e os movimentos posteriores do inimigo.

- Avistamento de navios suspeitos ou não identificados. Incluir a hora e posição exata, descrição, rumo e velocidade dos mesmos.
- Avistamento de minas ou objetos não identificados. Posição exata da suposta mina ou do objeto não identificado, descrição de sua aparência e estado.
- Sobrevôo do navio por aeronaves não identificadas. Descrição do incidente, data, hora, posição, visibilidade, altura das nuvens, tipo de aproximação e detalhes físicos da aeronave.
- Data e hora da ocorrência de suspeita de sabotagem, posição do navio e, se existir, o nome da pessoa comprometida com o fato. Se for uma bomba, descrever sua aparência.
- Nas informações sobre o porto incluir dados sobre o seu grau de congestionamento, facilidades de carga e descarga, estivadores, armazenamento, aguada, provisões e praticagem e infra-estrutura.

309 - PUBLICAÇÕES NECESSÁRIAS A BORDO.

As autoridades nacionais são responsáveis pela distribuição das publicações aliadas e de segurança, a saber:

- (a) PTI-CNTM Vol. II – Guia para Comandantes de Navios Mercantes e Barcos de Pesca.
- (b) Pasta de Instruções de Navegação (Entregue pelo NCSO).
- (c) Publicações nacionais ou regionais.
- (d) Ordens locais.
- (e) Publicações adicionais do Comodoro do Comboio.

SEÇÃO IV – SEGURANÇA DAS COMUNICAÇÕES (COMSEC)

310 – GENERALIDADES.

A Segurança das Comunicações (COMSEC) se refere a todos os documentos e equipamentos associados à segurança e à autenticação das comunicações no CNTM. Instruções especiais estarão contidas na Pasta de Instruções de Navegação a ser entregue ao Comandante, pelo NCSO, antes da partida.

O acesso ao material de COMSEC será restrito ao pessoal autorizado pelo Comandante.

311 - SEGURANÇA FÍSICA.

Serão provisionados cofres de segurança para guardar o material classificado. Todo o material COMSEC será de responsabilidade dos oficiais de serviço no passadiço e na estação rádio, durante a navegação.

Dentro dos respectivos cofres de segurança (passadiço e estação rádio) deverá existir uma lista atualizada do material COMSEC, para que se efetue o inventário ou simples conferência sempre que o mesmo for aberto.

312 - CONSIDERAÇÕES SOBRE O MATERIAL COMSEC.

- O material COMSEC será entregue ao Comandante, pelo NCSO, no porto de partida. Todo o material consignado será descrito no Livro de Registro de Material Sigiloso. Uma página tipo deste livro é colocada na página 3-13.
- O material COMSEC deverá ser devolvido ao NCSO do porto de destino.
- Os Comandantes manterão um arquivo completo de todos os registros de COMSEC.
- Os Comandantes, oportunamente, sanarão suas possíveis dúvidas sobre o material COMSEC com os NCSO.
- A destruição rotineira de material COMSEC não deve ser efetuada pelo Comandante.
- Não será permitido que material COMSEC caia em poder do inimigo. Nesse caso (risco de captura ou perda iminente do navio), o Comandante deverá destruir todo o material COMSEC.

Para tal, este deverá ter preparado um Plano de Destruição de Emergência do material em pauta, que estabelecerá as responsabilidades, prioridades e procedimentos sobre a destruição de tais materiais em emergência.

REGISTRO DE MATERIAL SIGILOSO				
1. De:	2. Para:		3. Nº DA CAUTELA	
	4. Nome do Comandante		5. Data:	
6. Título Abrev. particular	7. Quant.:	8. Nº de Controle		9. Observações
		Primeiro	Último	
10. O material descrito foi entregue:		11. o material acima descrito foi recebido conforme:		
<p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">(Assinatura do Comandante) Nome, Posto e Matrícula</p>		<p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">(Assinatura do NCSO recebedor) Nome, Posto, Matrícula e Função</p>		
12. Local e data:				
13. Certificamos que o material acima descrito foi destruído em nossa presença:				
<p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">(Assinatura) Nome, Posto, Matrícula e Função</p>		<p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">(Assinatura) Nome, Posto, Matrícula e Função</p>		

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 4
INSTRUÇÕES NO PORTO

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 4****INSTRUÇÕES NO PORTO**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
400 - OFICIAL DE CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO (NCSO)	4-3
401 - CHEGADA AO PORTO	4-4
402 - CARTÃO DE DADOS DO NAVIOMERCANTE	4-4
403 - INFORMAÇÕES ESPECIAIS REQUERIDAS AO ARRIBAR AO PORTO	4-8
404 - INSTRUÇÕES NO PORTO	4-8
405 - PREPARAÇÃO PARA A NAVEGAÇÃO	4-8
406 - PARTIDA ABORTADA	4-9

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 4**INSTRUÇÕES NO PORTO****400 - OFICIAL DE CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO (OCONTRAM).**

O OCONTRAM é o oficial que atua de acordo com as diretrizes e instruções da autoridade superior – ACO (Autoridade de Controle Operativo), bem como controla e coordena o movimento e a rota dos navios no porto ou na área jurisdicional. Seus deveres são os seguintes:

- (a) Instruir os Comandantes, sanando todas as suas dúvidas.
- (b) Obter ou checar os dados do navio antes da partida.
- (c) Fornecer ou verificar a lista de publicações aliadas ou de segurança nacional.
- (d) Fornecer, caso seja sua atribuição, a Pasta de Instruções de Navegação e rota.
- (e) Dar a ordem de partida (quando em Supervisão).
- (f) Definir os navios de seu porto ou fundeadouro que integrarão um Comboio/Grupo de Pesca.
- (g) Organizar e desenvolver as Conferências de Comboios, provendo instruções para a utilização dos sistemas criptográficos em vigor. Caso necessário, o mesmo se dará com os Grupos de Pesca.
- (h) Inspeccionar os equipamentos de comunicações.
- (i) Checar ou completar a dotação de cartas de navegação ou publicações hidrográficas.
- (j) Assistir ao Comandante nos problemas operativos que aconteçam no porto ou no fundeadouro (segurança, ANC, etc).
- (k) Dispor e organizar a praticagem do seu porto ou fundeadouro.
- (l) Controlar o fundeadouro de sua área jurisdicional, assim como ser responsável pelo trato de qualquer outro assunto relacionado à movimentação e rota dos navios.
- (m) Os representantes diplomáticos, outras autoridades ou quaisquer outros agentes designados poderão cumprir as funções do NCSO nos portos onde tal autoridade não esteja lotada.

NOTA: 1. OCONTRAM é o mesmo que NCSO (Naval Control Shipping Officer).

2. ACO é o mesmo que OCA (Officer Control Authority).

401 - CHEGADA AO PORTO.

Quando o Controle Naval do Tráfego Marítimo em Supervisão se achar em vigor serão enviadas instruções aos navios considerando os seguintes aspectos:

- (a) Certificação do “Pronto para Navegar” dos navios.
- (b) Data e hora de partida.
- (c) Rota a ser seguida.
- (d) Velocidade.
- (e) Uso de luzes de navegação (navegando ou fundeado) reduzidas ou apagadas.
- (f) Precauções contra atos de sabotagem.
- (g) Comunicações.
- (h) Restrição a emissões eletromagnéticas.
- (i) Manuseio e utilização de armamento.
- (j) Operações de salvamento.
- (k) Diversão.
- (l) Diretrizes ou regulamentos para comboio ou Grupo de Pesca.

402 - CARTÃO DE DADOS DO NAVIO.

- (a) Para assegurar-se de que o NCSO possua a maior quantidade de informações atualizadas dos navios e suas movimentações, deverá ser solicitado aos mesmos que arribem a um porto a fim de completar os dados especificados no cartão de dados reproduzidos na Figura 4-1.
- (b) Deve-se ter muito cuidado quando informar a “Velocidade Declarada”, pois este dado determinará se um navio poderá ou não integrar um comboio ou um Grupo de Pesca.
- (c) Para que os Comandantes possam saber exatamente o significado do termo “Velocidade Declarada”, deve-se considerar a seguinte pergunta:

Qual é a velocidade máxima mantida que se estima que o navio poderá manter na próxima travessia sob condições climáticas moderadas, ou seja, vento força 4 (Escala Beaufort), considerando o seu calado e as atuais condições de estrutura, a estabilidade para o suspender, máquinas, capacidade de combustível, lastro, etc.?

FIGURA 4-1 (SEGUNDA PARTE)**“CARTÃO DE DADOS DO NAVIO MERCANTE”**

“CARTÃO DE DADOS DO NAVIO” (verso)			
ADMINISTRATIVO	OPERAÇÕES	LOGÍSTICA	COMBOIO
20. Porto:	26. Data do pronto:	30. Combustível da propulsão até:	36. Sigla do comboio:
21. Fundeadouro ou cais:	27. ETD:	31. Combustível auxiliar até:	37. Categoria de velocidade:
22. Telefone do navio:	28. (disponível)	32. Víveres até:	38. Equipamentos para comboio:
23. Armador: Telefone:		33. Água potável até:	39. Nº Seqüência de partida:
24. Agência marít. : Telefone:	29. (disponível)	34. Verificação de Publicações:	40. (disponível)
25. (disponível)		35. (disponível)	41. (disponível)
42. Observações do NCSO:			43. Sinais importantes:
<div style="text-align: right;">(sim / não)</div> Petroleiro escolta Comodoro Recolhimento Plataforma de helicóptero			

403 - INFORMAÇÕES ESPECIAIS REQUERIDAS AO ARRIBAR AO PORTO.

Quando couber, o Comandante deverá prestar as seguintes informações ao chegar a um porto:

- (a) Perda de publicações ou de documentos sigilosos e sob cautela.
- (b) Atos de sabotagem ou subversão a bordo.
- (c) Operações de salvamento de sobreviventes ou náufragos.
- (d) Mensagens indecifráveis (Ver Suplemento de Comunicações).

404 - INSTRUÇÕES NO PORTO.

O NSCO estará sempre disponível para orientar e prestar todo o apoio aos navios, implicando nos seguintes aspectos:

- (a) Instruções de segurança.
- (b) Precauções ou procedimentos contra atos de sabotagem.
- (c) Mostrar o nome do navio.
- (d) Ataques no porto por mergulhadores.
- (e) Indicativos de chamada para uso com autoridades do porto.

405 - PREPARAÇÃO PARA A NAVEGAÇÃO.

- (a) Navios navegando como independentes.

O NSCO obterá a data e hora do suspender da NSA / NFA dos navios prontos. Para o navio isto significa receber do NCSO a Pasta de Instruções de Navegação. É de responsabilidade do NCSO instruir o Comandante quanto:

- (1) A situação atualizada das áreas por onde vai navegar.
 - (2) O conteúdo da Pasta de Instruções de Navegação, incluindo as mensagens que o Comandante deve receber ou transmitir.
- (b) Navios navegando em comboio ou em Grupo de Pesca.
 - (1) O data-hora de partida do comboio ou Grupo de Pesca será determinada pela autoridade de partida (OCA ou NCSO).

- (2) O NCSO preparará e entregará a Pasta de Instruções de Navegação do comboio ou Grupo de Pesca para os navios que o integrem, lhes designando um sinal código.
- (c) As instruções para a travessia e a orientação sobre a Pasta de Instruções de Navegação será efetuada por ocasião da Conferência do Comboio ou do Grupo de Pesca antes da partida.
- (d) A organização da referida conferência é de responsabilidade do NCSO.
- (e) detalhamento sobre a Conferência de Partida encontra-se contido no CAPÍTULO 8.
- (f) Os equipamentos especiais que deverão ser embarcados para uma navegação em comboio ou Grupo de Pesca encontram-se contidos no CAPÍTULO 9.
- (g) Grupo data-hora de partida.
- (1) É o dia e a hora na qual um navio guia ou independente, ao suspender em comboio ou em Grupo de Pesca, passa pelo ponto "A" ou ponto de referência determinado.

406 - PARTIDA ABORTADA.

Se o navio não puder suspender no tempo que lhe foi determinado, este deverá participar o fato imediatamente, pelo meio mais rápido, ao NCSO. Neste caso, é de grande importância para o NCSO conhecer a causa e a previsão para o navio estar pronto para suspender novamente. O NCSO é responsável por dar conhecimento destas circunstâncias às autoridades pertinentes de CNTM.

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 5
INSTRUÇÕES GERAIS PARA NAVEGAÇÃO

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 5****INSTRUÇÕES GERAIS PARA NAVEGAÇÃO**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
500 - RESPONSABILIDADES GERAIS	5-3
501 - CONTROLE DE AVARIAS	5-3
a. Estanqueidade	5-3
b. Ações perante situações de danos ou avarias	5-4
c. Equipamento de reboque	5-4
d. Navio sem governo	5-5
e. Combate a incêndio	5-5
502 - EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS	5-5
a. Coletes salva-vidas, roupas de imersão e meios de proteção térmica	5-5
b. Botes ou balsas salva-vidas	5-5
503 - ABANDONO DO NAVIO	5-6
504 - AFUNDAMENTO INTENCIONAL DO NAVIO	5-6
505 - ORGANIZAÇÃO E OPERAÇÕES DE SALVAMENTO	5-6
a. Organização de salvamento	5-6
b. Salvamento no mar	5-6
506 - ASPECTOS GERAIS DE NAVEGAÇÃO	5-6
a. Luzes de navegação	5-6
b. Uso de equipamentos eletrônicos	5-7
c. Avisos aos navegantes	5-7
507 - NAVIOS INDEPENDENTES	5-7
a. Responsabilidade do Comandante	5-7
b. Mensagens de posição	5-7

c. Ziguezague	5-8
d. Precauções	5-8
508 - MUDANÇA DE CONTROLE OPERATIVO (CHOP)	5-8
509 - OPERAÇÕES COM HELICÓPTEROS	5-9
510 - TRANSFERÊNCIA DE CARGA	5-9

CAPITULO 5**INSTRUÇÕES GERAIS PARA NAVEGAÇÃO****500 - RESPONSABILIDADES GERAIS.**

- (a) O Comandante é sempre o responsável pela navegação e manobra do seu navio. Qualquer ordem ou diretiva de autoridade naval ou do Comodoro do Comboio ou do Grupo de Pesca não exime o Comandante das suas responsabilidades.
- (b) Os oficiais ou operadores de rádio, quando de serviço, não devem nunca se ausentar do seu posto. É muito importante que se faça a busca e a vigilância ao redor do navio, a fim de detectar ataques ou movimentos do inimigo (submarinos, aéreos ou de superfície).
- (c) Os quartos de serviço estabelecidos para a navegação serão guarnecidos pelo pessoal do navio, exceto aqueles especialmente designados para pessoal qualificado de Marinha, do Exército ou Aeronáutica.

501 – CONTROLE DE AVARIAS.**a. Estanqueidade.**

- (1) A fim de se reduzir a entrada de água decorrente de avarias abaixo da linha d'água, deverão ser cumpridos os seguintes procedimentos:
 - (a) Máxima atenção à manutenção do grau de estanqueidade estabelecido.
 - (b) Portas internas, escotilhas ou outras vias de acesso somente serão abertas quando necessário e fechadas logo em seguida.
 - (c) Válvulas ou descargas não utilizadas abaixo do convés principal devem normalmente permanecer fechadas durante a viagem. Camisas de colisão devem estar sempre disponíveis.
- (2) Tomadas ou equipamentos para sondar tanques devem estar visíveis e fechados. Uma sonda deve estar sempre disponível para uso em caso de emergência.
- (3) O pessoal de serviço nas máquinas e na estação de controle de avarias deve estar devidamente adestrado para o caso do navio vir a sofrer uma avaria.

- (4) A experiência tem mostrado o quanto é importante a troca de informações entre o Comandante e seus oficiais, por meio de reuniões ou conferências, a qualquer tempo, no que diz respeito às situações de emergências no mar. Os seguintes tópicos devem ser considerados:
- (a) Critérios a seguir para informar o Comandante sobre a situação e extensão de possíveis danos. Isso permitirá que ele tome decisões rápidas e corretas quanto à segurança, governo, manobra e abandono do navio.
 - (b) Posição dos tanques e compartimentos estanques.
 - (c) Circunstâncias sob as quais é preferível parar máquinas ou continuar navegando, sobretudo durante um ataque.
 - (d) Verificação do Rol de Salvamento do navio (ou de afundamento se necessário).
 - (e) Rol de Abandono.
 - (f) Destruição de documentos e equipamentos sigilos.
 - (g) Condição dos motores e de outros equipamentos importantes para serem utilizados em situação de emergência.

b. Ações perante situações de danos ou avarias.

- (1) Todas as bombas de esgoto, incêndio e de transferência devem estar funcionando corretamente.
- (2) Todos os elementos de controle de avarias deverão estar disponíveis e as estações guarnecidas. Serão utilizados todo equipamento e pessoal disponível para fazer frente ao dano ou avaria, procurando a todo o momento restabelecer as condições mais seguras possíveis para o navio.
- (3) Na situação de perigo iminente de afundamento - caso o navio esteja navegando em canal ou rota de tráfego, este deverá afastar-se para não bloquear a via de navegação que estiver sendo utilizada.

c. Equipamento de reboque.

Em situações de CNTM, os navios devem estar sempre prontos para rebocar e ser rebocado, no menor tempo possível. Para tal os navios procurarão possuir em sua dotação cabos de reboque adequados, em função de sua classe, mantendo o pessoal bem adestrado para executar tais manobras.

d. Navio sem governo.

Os sinais e luzes que indicam um navio sem governo devem estar sempre prontos para utilização.

e. Combate a incêndio.

- (1) O navio deve contar com uma adestrada e muito bem equipada equipe de combate a incêndio. O Comandante delegará a um oficial a tarefa para conduzir e supervisionar o adestramento e as ações dessa equipe, ressaltando-se os seguintes aspectos:
 - (a) Zelar pela guarda e manutenção do equipamento de combate a incêndio, verificando a sua correta localização ou armazenagem a bordo.
 - (b) Supervisionar a condução dos exercícios de combate a incêndio.
 - (c) Cuidar para que em todo o navio haja sinalização pertinente ao controle de avarias a bordo (regras de trânsito, saídas de emergência, classes de incêndio, etc.).
- (2) O oficial encarregado da segurança será o responsável pelo setor de controle de avarias. Deverá possuir cursos que o qualifiquem para exercer a função, bem como toda a tripulação deverá estar aPTI a manusear e participar de uma faina de combate a incêndio a bordo.

502 - EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS.**a. Coletes salva-vidas, roupas de imersão e meios de proteção térmica.**

Todo tripulantes devem ter a mão o seu colete salva-vidas. Em caso de haver sido previsto, serão usadas roupas de imersão e meios de proteção térmica, as quais aumentam a sobrevivência diminuindo a hipotermia na água fria. Se possível, deverão ser posicionados coletes salva-vidas extras nas proximidades das balsas ou botes salva-vidas. Deve-se sempre abandonar o navio com a maior quantidade possível de abrigos, sendo o calçado o mais leve possível. Como itens de salvamento adicionais, cada tripulante deve dispor de uma lanterna e de uma faca.

b. Botes ou balsas salva-vidas.

Os navios devem possuir diferentes tipos de botes e balsas salva-vidas, devendo os mesmos encontrarem-se prontos e em perfeitas condições de uso.

503 - ABANDONO DO NAVIO.

A decisão de abandonar o navio é exclusivamente do Comandante ou do oficial mais antigo a bordo. Nunca se deve abandonar o navio sem antes efetuar uma criteriosa avaliação de sua conveniência. Para tal será de grande importância a preparação e a experiência do Comandante e de sua tripulação. Em quaisquer circunstâncias procurar-se-á salvar o navio, sua tripulação e sua carga.

504 - AFUNDAMENTO INTENCIONAL DO NAVIO.

Todo material e documentos sigilosos serão manuseados de acordo com as instruções constantes do CAP. 3.

Os navios carregados com material perigoso ou inflamável que forem acometidos por incêndio incontrolável a bordo deverão ser evacuados imediatamente, caso haja a possibilidade de colocar em perigo outros navios ou a operação do porto. Será também considerada a possibilidade de encalhá-lo em alguma praia próxima ou afundá-lo fora do canal de acesso ao porto, caso a profundidade e os danos ecológicos forem aceitáveis.

505 - ORGANIZAÇÃO E OPERAÇÕES DE SALVAMENTO.**a. Organização de salvamento.**

- (1) Imediatamente após receber uma mensagem de socorro, aeronaves e navios de guerra nas proximidades serão enviados para efetuar operações de apoio e salvamento.
- (2) Os Centros de Coordenação de Busca e Salvamento serão também acionados.

b. Salvamento no mar.

Qualquer navio ao se aproximar de botes ou balsas oriundos de um naufrágio deve fazê-lo com cautela, mantendo atenção quanto à possibilidade de haver unidades inimigas nas proximidades. Os sobreviventes serão resgatados o mais rapidamente possível.

506 - ASPECTOS GERAIS DE NAVEGAÇÃO.**a. Luzes de navegação.**

- (1) Se possível, somente deverão ser acesas para evitar colisões, sendo desligadas assim que possível ou em circunstâncias excepcionais que justifiquem o seu uso.
- (2) Navegando em Comboio/Grupo de Pesca, o Comodoro determinará o uso das luzes de navegação, disseminando as diretivas pertinentes.

b. Uso de equipamentos eletrônicos.

A utilização de equipamentos de comunicações, eletrônicos ou sonoros a bordo será restrita. Portanto, as emissões dos ecobatímetros, radares, sonares de pesca, radiotransmissores, etc. serão efetuadas o mínimo possível e de forma compatível.

Sempre que possível, o controle de emissões estará detalhado na Pasta de Instruções de Navegação.

c. Avisos aos navegantes.

Antes de zarpar, serão entregues ao Comandante pelo NCSO. Durante a travessia serão divulgados por rádio, de acordo com os turnos estabelecidos. Se estiver navegando em Comboio/Grupo de Pesca os avisos aos navegantes serão divulgados pelo Comodoro.

507 - NAVIOS INDEPENDENTES.**a. Responsabilidade do Comandante.**

O Comandante assumirá toda a responsabilidade pela navegação segura de seu navio. Dará toda a informação necessária aos oficiais para navegar na derrota prevista, em função das indicações ou ordens dadas pelo NCSO ou Autoridade Naval correspondente. A praticagem será efetuada somente em trechos autorizados pelo NCSO ou por diretivas aliadas.

b. Mensagens de posição.

- (1) Por marcação e distância em relação a um ponto da derrota ou de referência de diversão mencionados nas instruções de rota. Exemplo: 146 KE 21 (marcação verdadeira e distância em milhas).
- (2) Por posições expressas em termos de latitude e longitude ou marcação e distância em relação a um ponto geográfico, nos seguintes casos:
 - (a) Partes de contato com o inimigo ("Enemy Contact Report").
 - (b) Mensagens de socorro ("Distress Alert").
 - (c) Mensagens ampliadoras de contato com o inimigo ou de socorro.
 - (d) Mensagens criptografadas dirigidas a unidades navais aliadas.
 - (e) Caso o sistema criptográfico não esteja disponível.

- (3) Se for necessário divertir um navio, a mensagem de diversão especificará as posições pelas quais o navio deverá passar. O método para indicar a posição de diversão será conforme o descrito em (1).

c. Ziguezague.

As ordens para efetuar ziguezague poderão estar incluídas nas instruções de rota ou serão colocadas em vigor pelo Comandante do navio, de acordo com os planos entregues ou publicados pela Autoridade Naval aliada. As mudanças de rumo de forma aleatória e com determinada frequência, ainda são consideradas medidas antitorpédicas efetivas. Os Comandantes poderão alterar o rumo base ou as pernadas do ziguezague baseados nas condições de tempo e do estado do mar.

Dentro do possível, nunca se suspenderá um plano de ziguezague em função da conservação da carga, exceto quando ela puder fazer o navio afundar. Deve-se escolher planos de ziguezague com avanço superior a 85% da velocidade.

d. Precauções.

Os navios que navegam como independentes devem manter-se afastados das rotas dos Comboios/Grupos de Pesca. Qualquer atitude contrária poderá ser considerada hostil e proveniente de um navio inimigo, principalmente se ocorrer uma aproximação rápida.

Os navios inimigos podem, por algumas circunstâncias humanitárias, ter salvo-conduto para navegar em determinadas áreas, como por exemplo no transporte de diplomatas, feridos, repatriados, etc. A posição desses navios será divulgada pelas estações radiotransmissoras costeiras ou por autoridades da ORGACONTRAM, contendo informações sobre a descrição do referido navio.

Os navios aliados navegando como independentes devem evitar serem detectados ou avistados pelos navios inimigos, não devendo afastarem-se mais de 20 milhas de sua rota.

508 - MUDANÇA DE CONTROLE OPERATIVO (CHOP).

Durante uma travessia, um navio poderá cruzar duas ou mais áreas sob o controle de diferentes OCA. Cada OCA é responsável por uma subárea marítima que deve ser cruzada por um navio e receberá uma mensagem, a ser enviada pelo NCSO correspondente, contendo todas as informações necessárias sobre o referido navio. Tal informação incluirá a hora estimada do cruzamento de uma área marítima para outra, quando ocorrerá o CHOP (mudança de controle operativo), ou seja, o navio passará a cumprir, a partir daquele momento, as ordens

emanadas do OCA controlador daquela área. Todas as instruções sobre CHOP serão especificadas na Pasta de Instruções de Navegação.

509 - OPERAÇÕES COM HELICÓPTEROS.

Os Comandantes deverão tomar todas as medidas necessárias, em função das diretivas emanadas pelas autoridades navais pertinentes, a fim de ter o seu navio qualificado para operar, em caso de necessidade, com helicópteros, nas fainas de recebimento/transferência de material ou pessoal (“pick-up/deixa-up”).

Por ocasião de tais fainas, deverá ser içado, em local visível, a bandeira “HOTEL” do Código Internacional de Sinais (CIS).

510 - TRANSFERÊNCIA DE CARGA.

Os navios em viagem devem estar aptos a realizar fainas de transferência de material ou de pessoal para outros navios, quando se fizer necessário. Para a realização dessas fainas os navios devem estar devidamente aparelhados e possuir uma equipe adestrada a bordo.

O Comandante deverá procurar sanar as deficiências de seu navio a partir do momento que o mesmo for consignado ao Controle Naval do Tráfego Marítimo.

Por ocasião dessas fainas, deverá ser içado, em local visível, a bandeira “YANKEE” do Código Internacional de Sinais (CIS).

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 6

NAVEGAÇÃO INDEPENDENTE

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 6****NAVEGAÇÃO INDEPENDENTE**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
600 - CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO	6-3
601 - CONFLITO ARMADO	6-3
602 - PASTA DE INSTRUÇÕES DE NAVEGAÇÃO	6-3
603 - EM TRÂNSITO	6-3
604 - NA CHEGADA AO PORTO	6-4

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 6**NAVEGAÇÃO INDEPENDENTE****600 - CONTROLE NAVAL DO TRÁFEGO MARÍTIMO.**

Durante o CNTM/S, ou na hipótese da ativação de uma SRA por ameaça de ataque armado durante o CNTM/O com o conseqüente convite à consignação de NM, a maioria dos navios consignados prossegue navegando de forma independente. Assim, quando o risco justificar, os navios podem navegar em grupos ou em comboios, escoltados ou apoiados por navios de guerra.

601 – CONFLITO ARMADO.

Em períodos de crise ou de um conflito armado, espera-se que um considerável número de navios continue navegando como independente.

Dentre os fatores que devem ser considerados para selecionar um navio para navegar como independente pode-se citar:

- (a) Situação tática nas áreas nas quais devem navegar.
- (b) A velocidade declarada do navio.
- (c) O destino final do navio.
- (d) Natureza e data da entrega da carga do navio.
- (e) Tipo de navio.
- (f) Apoio ou cobertura de unidades navais aliadas disponíveis.

Em qualquer caso, os navios deverão obter permissão para suspender e cumprir as rotas indicadas, diversão e outras determinações ordenadas pelo NCSO e OCA.

602 - PASTAS DE INSTRUÇÕES DE NAVEGAÇÃO.

As Pastas de Instruções de Navegação serão entregues pelos NCSO aos Comandantes dos navios, as quais conterão informações fundamentais para efetuar a travessia durante o CNTM/S. Caso haja uma determinação específica durante o CNTM/O, tais Pastas também serão entregues aos NM independentes durante uma travessia que cruze uma SRA ativada devido a ameaça de ataque armado.

603 - EM TRÂNSITO.

O Comandante seguirá as instruções contidas na Pasta de Instruções de Navegação, bem como as outras instruções contidas no CAPÍTULO 5.

604 - NA CHEGADA AO PORTO.

Ao chegar ao porto, o Comandante se apresentará ao NCSO com a Pasta de Instruções de Navegação e de acordo com o estabelecido no CAPÍTULO 4.

CAPITULO 7

MENSAGENS TIPO

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 7****MENSAGENS TIPO**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
700 - ORDEM DE DIVERSÃO	7-3
701 - “MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT” (INFORMAÇÃO DE AVARIAS DE NAVIO)	7-3
702 - “NEW POSITION REPORT” (INFORMAÇÃO DE NOVA POSIÇÃO)	7-4
703 - PASSAM (ALTERAÇÕES AO FORMAT ALFA)	7-4
704 - “SURVIVOR REPORT” (INFORME DE SOBREVI- VENTES)	7-5
705 - “MERWARN” (ALARME DE CHUVA RADIOATIVA)	7-6
a. MERWARN EDM	7-6
b. MERWARN NBC 3 NUC	7-6
c. MERWARN DIVERTORD	7-7
706 - “ENEMY CONTACT REPORTS” (PARTES DE CONTATO COM O INIMIGO)	7-7
a. Enemy Contact Report	7-8
b. Amplifying Report	7-8
c. CANCELLATION	7-8
707 - “WEATHER REPORT” (INFORME DO TEMPO OU PROGNÓSTICO)	7-9
708 - ETA REPORTS (DATAS DE CHEGADA)	7-9
709 - INFORME PARA ARMADORES E AGENTES	7-9

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 7**MENSAGENS TIPO****700 - ORDEM DE DIVERSÃO.**

Tal mensagem poderá ser também empregada durante o CNTM/O, quando da ativação de uma SRA, devido à ameaça de ataque armado.

É emitida pelo OCA para divertir um navio de sua rota, diante de uma determinada ameaça ou perigo. Sua precedência será sempre alta e deverá ser cumprida com a máxima prioridade, podendo ser cifrada.

EXEMPLO:

O Z (Precedência e Grupo Data-Hora (GDH) hora ZULU)
 FM (OCA da área e, em casos urgentes, o Comandante da Área Marítima)
 TO (navio diante de perigo próximo, o Indicativo Internacional de chamada, em texto claro ou cifrado)

BT

UNCLAS

SUBJ: OPER/

DIVERSION ORDER

1. (Motivo da diversão)
2. (Posição da diversão)
3. (Derrota a partir da diversão)
4. (ETA corrigida, caso haja alterações relevantes de horário ou de destino)

BT

701 - “MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT” (INFORMAÇÃO DE AVARIAS DE NAVIO).

Emitida pelo OCT, pelo Comodoro, por uma autoridade em terra ou pelo próprio navio avariado, para informar o afundamento ou avaria de um navio ao OCA, em cuja subárea o mesmo se encontra. Sua precedência será alta e lhe deverá ser dada prioridade. Pode ser em texto claro ou cifrado.

EXEMPLO:

O.....Z (Precedência e GDH hora ZULU)
 FM (OCT ou Comodoro, ou autoridade em terra ou o próprio navio avariado)
 TO (OCA da subárea, caso MERCOMMS esteja ativada, ou NSA/NFA da bandeira, caso MERCOMMS não esteja ativada)

BT

CONFIDENCIAL

SUBJ : OPER
 MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT

1. (Posição da avaria)
2. (Indicativo e nome do navio)
3. (Causa da avaria e estado atual do navio)
4. (Número de sobreviventes a bordo)
5. (Outros detalhes relevantes)

BT

702 - "NEW POSITION REPORT" (INFORMAÇÃO DE NOVA POSIÇÃO).

Emitida por um navio, pelo OCT ou pelo Comodoro, ao OCA da subárea onde navega, para informar quando sua posição real difere da estimada em mais de 50 milhas, no sentido da derrota (atrasado ou adiantado) ou em mais de 15 milhas a boreste/bombordo da mesma, podendo ser cifrada.

Por razões de controle das emissões eletromagnéticas (CIEMA), esta mensagem em certas ocasiões não poderá ser transmitida. Para navios desgarrados as instruções constam do "Envelope dos Desgarrados" que se encontra na Pasta de Instruções de Navegação.

EXEMPLO:

PZ (Precedência e GDH hora ZULU)
 FM (Indicativo Internacional de chamada, OCT ou Comodoro)
 TO (OCA da subárea)
 BT
 CONFIDENCIAL
 NEW POSITION REPORT
 1. (Indicativo Internacional de chamada)
 2. (SOA)
 3. (Marcação verdadeira em graus e distância em milhas em relação à posição seguinte da rota)
 4. (Rumo verdadeiro para retornar à rota indicada)
 5. (ETA ao próximo destino)
 BT

703 - PASSAM (ALTERAÇÕES AO FORMAT ALFA).

Emitida em texto claro por canais comerciais pelo navio para a sua NSA ou NFA, informando alterações ao Formulário FORMAT ALFA, quando ocorrer alterações de destino ou quando o ETA ao destino previsto variar em mais/menos de 12 horas. A NSA/NFA deverá retransmitir-la aos OCA, no caso da rota e ao NCSO/REPTOF de destino (anterior e ao novo destino, se for o caso), não sendo uma mensagem cifrada.

EXEMPLO:

PZ(Precedência e GDH hora ZULU)

FM (Indicativo Internacional de chamada)
TO (NSA/NFA da Bandeira)

BT

UNCLAS

FORMAT ALFA PASSAM

1. (Indicativo e nome do navio)
2. (Posição, GDH e hora ZULU e mês)
3. (SOA)
4. (Posição em latitude e longitude da derrota estimada. Em mar aberto separadas não mais de 500 milhas entre si; próximo de terra, tantas posições quantas sejam necessárias para defini-la com exatidão)
5. (Porto de destino imediato)
6. (ETA, GDH e mês)
7. (Indicativo de chamada da estação rádio costeira que está atendendo)

BT

704 - “SURVIVOR REPORT” (INFORME DE SOBREVIVENTES).

De um navio aliado dirigida ao OCA, via OCT ou Comodoro, se em Comboio/Grupo de Pesca e, diretamente, se navegando independente, a fim de informar o resgate de náufragos. Se possível, deverá ser cifrada.

EXEMPLO:

PZ (Precedência e GDH hora ZULU)

FM (Indicativo Internacional de chamada do navio aliado que encontrou os náufragos, OCT/Comodoro)

TO OCA (OCA da posição via OCT/Comodoro. Diretamente se independente, caso esteja ativado MERCOMMS, ou via NSA/NFA caso não esteja ativado MERCOMMS)

BT

CONFIDENCIAL

SUBJ : OPER.....

SURVIVOR REPORT

1. (Indicativo – nome do navio dos náufragos)
2. (Posição do afundamento ou o abandono)
3. (Número de sobreviventes em relação ao total da tripulação, se possível)
4. (Ação tomada com balsas)
5. (Vento e estado do mar)
6. (Horário/data que o navio de salvamento abandonará definitivamente a busca de náufragos)
7. (Causa do afundamento ou abandono)

BT

705 - “MERWARN” (ALARME DE CHUVA RADIOATIVA).

É uma mensagem em uso na Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) para Alarme de Chuva Radioativa, a ser difundida a todos os navios, sem exceção. Compreende três tipos diferentes de mensagens:

- Mensagem de intensidade e direção do vento verdadeiro (MERWARN EDM).
- Mensagem de chuva radioativa de uma ou várias explosões nucleares específicas (MERWARN NBC 3 NUC).
- Mensagem de Diversão de uma MERWARN (MERWARN DIVERTORD).

A seguir serão descritos os três tipos:

a. MERWARN EDM.

É a previsão da ocorrência de chuva radioativa resultante de uma explosão nuclear de 1 megaton na superfície para uma área específica e em um determinado intervalo de tempo. Fornece ao Comandante a área que será afetada por ela. Normalmente será transmitida a cada 12 horas e será válida por um determinado intervalo de tempo.

1. MERWARN EDM(GDH hora ZULÚ)
2. (Área onde se aplica)
3. (Direção e intensidade do vento verdadeiro)
4. (Distância da explosão, em milhas, em função da direção e intensidade do vento verdadeiro para entrar na área de risco ao tráfego marítimo (ARTM), com três dígitos)
5. (Informações adicionais)

EXEMPLO:

1. MERWARN EDM 180600 Z
2. Mar Báltico
3. 045 – 20
4. 078
5. NIL

b. MERWARN NBC 3 NUC.

Estas mensagens deverão ser transmitidas tão logo tenha ocorrido um ataque nuclear, devendo ser repetidas a cada 6 horas, durante o tempo que se prolongar o risco da chuva radioativa. Assim, será permitido ao Comandante plotar a área de risco.

- (1) MERWARN NBC 3 NUC
 - A. (Número de série do ataque)
 - D. (GDH da detonação em hora ZULU)

F. (Posição do ataque em latitude e longitude ou nome do lugar)
 Y. (Direção do vento verdadeiro, 3 dígitos)
 Z. (Intensidade do vento verdadeiro em nós)
 (Distância da explosão em milhas em função do vento verdadeiro, 3 dígitos)
 (Raio da nuvem radioativa em milhas, 2 dígitos)

EXEMPLO:

MERWARN NBC 3 NUC
 A. 04
 D. 201405 Z
 F. PLYMOUTH
 Y. 292
 Z. 010 – 030 – 3

NOTA: Nem sempre esses dados estarão disponíveis, podendo-se usar texto claro, se necessário.

c. MERWARN DIVERTORD.

É uma ordem diversão baseada na ameaça de chuva radioativa. As autoridades navais transmitirão ordens de diversão fornecendo instruções de rotas evasivas para navios que naveguem de forma independente.

EXEMPLO:

1. MERWARN DIVERTORD
 2. Canal do Norte fechado. Todos os navios no mar do norte deverão manter-se ao norte da latitude de 052° até novo aviso.

706 - “ENEMY CONTACT REPORTS” (PARTES DE CONTATO COM O INIMIGO).

São transmitidas em quaisquer situações pelos navios independentes ao OCA da posição/subárea, para informar o contato visual de forças navais/aeronavais inimigas, navios suspeitos ou por estar efetivamente sob ataque ou ameaça, bem como para enviar parte ampliadora, em função da evolução tática, e outros dados importantes.

Para os comboios/Grupos de Pesca as mensagens serão enviadas pelo OCT ou em sua ausência, pelo Comodoro.

Sua precedência será sempre INSTANTÂNEA a ECR e OPERATIVA para a AR. Para cancelar uma dessas mensagens, existe a mensagem CANCELLATION, que será transmitida pelo navio/BP independente ao OCA, para comunicar a perda de contato com as forças navais/aeronavais inimigas ou navios que foram previamente informados por uma ECR ou AR.

Para os Comboios/Grupos de Pesca será enviada pelo OCT ou pelo Comodoro.

a. Enemy Contact Report.

EXEMPLO:

INSTANTÂNEA.....Z (Precedência e GDH hora ZULU)
 FM...(Indicativo Internacional de chamada do navio/BP, em texto claro ou cifrado)
 TO...(OCA da posição/subárea)

BT

CONFIDENTIAL

“ENEMY CONTACT REPORT”

1. (Descrição do inimigo, da situação tática ou dos ataques recebidos)
2. (Posição do inimigo)

AUTENTICAÇÃO(de acordo com as tabelas em vigor)

BT

b. Amplifying Report.

EXEMPLO:

OPERATIVAZ (Precedência e GDH hora ZULU)
 FM...(Indicativo Internacional de chamada do navio/BP, claro ou cifrado)
 TO...(OCA da posição/subárea)

BT

CONFIDENTIAL

“AMPLIFYING REPORT”

1. (Mensagem de Referência, EX.: ENEMY CONTACT REPORT INSTANTÂNEA 222300Z/98)
2. (Posição do BM/BP)
3. (Informação ampliada em texto claro a mais completa possível em função da situação tática vigente)

AUTENTICAÇÃO... (de acordo com as tabelas em vigor)

BT

c. CANCELLATION.

EXEMPLO:

OSCAR ...Z (Precedência e GDH hora ZULU)
 FM.... (Indicativo Internacional de chamada do navio/BP, claro ou cifrado)
 TO.... (OCA da posição/subárea)

BT

CONFIDENTIAL
CANCELLATION

1. (Referência AMPLIFYING REPORT OPERATIVA)
 2. (Posição do navio/BP em latitude e longitude)
 3. (Motivo do cancelamento)
- AUTENTICAÇÃO... (de acordo com as tabelas em vigor)

BT

707 - "WEATHER REPORT" (INFORME DO TEMPO OU PROGNÓSTICO).

É um informe de mau tempo que apresenta-se em dois casos:

- (a) No comboio/Grupo de Pesca. Somente o OCT ou o Comodoro enviarão informes de mau tempo.
- (b) Navios independentes. Enviarão informes de texto livre diante de algumas destas circunstâncias:
 - (1) No tráfego DISTRESS, quando a situação de DISTRESS se dever ao mau tempo.
 - (2) Diante de ventos de Força 10 ou maior na Escala Beaufort.
 - (3) No informe cifrado de uma grande avaria ou atraso.

NOTA: é de formato livre com a completa indicação da situação de mau tempo.

708 - ETA REPORTS (DATAS DE CHEGADA).

Em geral as ETA serão estabelecidas pelo NCSO, em caso muito especial de uma situação em Supervisão. Os Comandantes somente poderão impor uma ETA se isto lhes for ordenado.

709 - INFORME PARA ARMADORES E AGENTES.

O Comandante deve coordenar com o NCSO, ou enviar na ausência do mesmo, as mensagens para os armadores ou agentes dos navios. O NCSO as fará chegar convenientemente a todos os endereçados.

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 8

FORMAT ALFA E PASTA DE INSTRUÇÕES DE NAVEGAÇÃO

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 8****FORMAT ALFA E PASTA DE INSTRUÇÕES DE NAVEGAÇÃO**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
800 - GENERALIDADES	8-3
801 - FORMAT ALFA	8-3
802 - PASTA DE INSTRUÇÕES DE NAVEGAÇÃO	8-4
a. Introdução (Primeira página)	8-4
b. Instruções de partida (Segunda página)	8-4
c. Índice de temas abrangidos pelas páginas (Terceira página)	8-5
d. Instruções gerais para a partida (Quarta página)	8-5
e. Instruções para a navegação (Quinta página)	8-6
f. Instruções para entrada no porto (Sexta página)	8-8
g. Instruções para comunicações (Sétima página)	8-9

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 8**FORMAT ALFA E PASTA DE INSTRUÇÕES DE NAVEGAÇÃO****800 - GENERALIDADES**

Contribuir para garantir a segurança dos navios e das linhas de comunicações marítimas vem a ser uma das principais tarefas das Organizações de CNTM.

Para atender as exigências atuais elaboradas pela IMO e tornar mais ágil a aplicação das Medidas de CNTM, os Envelopes TANGO e PAPA foram substituídos por instruções a serem encaminhadas aos NM/BP, quando necessário.

Assim, sempre que a situação exigir, as Autoridades de CNTM de uma subárea marítima deverão enviar instruções ao Comandante de um navio mercante/barco de pesca cujos propósitos são prover informações, advertências e/ou proteção, diante de uma ameaça ao TM nas proximidades de uma área marítima ou hidrovia na qual esteja transitando ou transitará.

801 - FORMAT ALFA

O FORMAT ALFA tem como propósito obter dados e informações necessárias sobre os navios para melhorar seu acompanhamento e permitir o envio de instruções coerentes com as suas características.

Será implementado sempre que houver a necessidade de se ter o máximo de informações sobre os navios que estiverem navegando no interior de uma área de atuação das organizações de CNTM ou que estejam se movimentando em sua direção.

A solicitação para o envio das informações constantes do FORMAT ALFA pode ser feita via armador ou diretamente ao navio, por telefone, e-mail, mensageiro ou pela visita de oficial representante da Autoridade Naval da área, no caso o Oficial Orientador.

É importante comentar que, em alguns casos, o resultado dos conhecimentos sobre os navios, como consequência da implementação das Medidas de CNTM pode ser suficiente para a maioria das situações. Entretanto, a autoridade de CNTM pode avaliar que é necessário ampliar os conhecimentos sobre o navio e solicitar o FORMAT ALFA, uma vez que as informações ali contidas são mais abrangentes que as informações coletadas durante o simples acompanhamento.

O FORMAT ALFA será emitido em linguagem clara, via canais comerciais pelo navio mercante, no mar ou no porto, tendo como

destinatário a autoridade de CNTM da área marítima / hidrovia onde o navio esteja navegando.

As informações constantes do FORMAT ALFA, cujo modelo consta do Anexo ALFA à publicação, deve ser mantida atualizada.

802 - PASTA DE INSTRUÇÕES DE NAVEGAÇÃO

As Pastas de Instruções de Navegação contêm documentos que possuem instruções detalhadas concernentes às rotas de navegação e a condução do navio durante uma travessia, sendo distribuída pelo NCSO quando a situação assim exigir.

As pastas serão entregues pelos NCSO dos portos de partida aos Comandantes de navios, antes da partida. O exemplo a seguir corresponde a um navio que viajaria como independente oceânico. Uma pasta idêntica com as necessidades específicas para o caso, será elaborada para navegação em comboio de pesca e para o tráfego costeiro, quando aplicável.

A seguir será descrito um exemplo de uma Pasta de Instruções de Navegação típica de um navio independente oceânico. Cabe esclarecer que cada tema corresponde a um início de página, englobando cada pasta o número de páginas que seja necessário.

Exemplo de Pasta de Instruções de Navegação:

a. Introdução (Primeira página).

Nesta página serão focados os assuntos ou aspectos gerais considerados mais importantes. A seleção dos assuntos não se esgota em uma única lista e a seguir serão mencionados aqueles que poderão ser incluídos, a saber:

- (1) Considerações gerais sobre as áreas de trânsito e rotas.
- (2) Previsões meteorológicas e condições do tempo na travessia.
- (3) Condições glaciais da derrota.
- (4) Descrição sucinta das ameaças do inimigo.
- (5) Atualização de alterações efetuadas na presente publicação.
- (6) Medidas especiais para contrapor-se às possíveis ações do inimigo.
- (7) Quaisquer outras informações consideradas pertinentes.

b. Instruções de partida (Segunda página).

O nome do NCSO do porto, que entrega a Pasta de Instruções de Navegação, e a data serão posicionados acima e à direita no início da página. Assim, serão detalhados os seguintes aspectos:

- (1) Nome do navio.
- (2) Indicativo Internacional do navio.
- (3) Data e hora de partida, em hora ZULU, com indicação do mês.
- (4) Porto de partida.
- (5) Porto de destino/Zona de Pesca.
- (6) Distância em milhas a ser percorrida na travessia.
- (7) Data e hora de chegada, em hora ZULU ao destino/Zona de Pesca.
- (8) Velocidade em nós.

NOTA: Todas as horas serão informadas no fuso Zulu. A distância percorrida na travessia incluirá o ziguezague, onde couber. A velocidade do navio será a SOA. Tudo referente ao regresso da Zona de Pesca de um BP, ou qualquer outro dado associado ao movimento dos mesmos, será incorporado ao presente documento como um novo item ou agregado a um já existente.

c. Índice de assuntos abrangidos pelas páginas (Terceira página).

Nesta página colocar-se-á o índice dos assuntos da Pasta de Instruções de Navegação:

- (1) INTRODUÇÃO.
- (2) INSTRUÇÕES DE PARTIDA.
- (3) ÍNDICE DE ASSUNTOS ABRANGIDOS POR PÁGINA.
- (4) INSTRUÇÕES GERAIS PARA A PARTIDA.
- (5) INSTRUÇÕES PARA A NAVEGAÇÃO.
- (6) INSTRUÇÕES PARA ENTRADA NO PORTO.
- (7) INSTRUÇÕES PARA COMUNICAÇÕES.

d. Instruções gerais para a partida (Quarta página).

- (1) Comunicações.

Manter escuta permanente em VHF no circuito de porto, indicando canal e data. A escuta cessará tão logo o navio passe pelo ponto ALFA. O indicativo do navio será o nome do navio ou outro que esteja em uso.

- (2) Pontos de referência do porto:

- Ponto ALFA: Latitude e Longitude (ponto de entrada ou saída do porto).
- Ponto XRAY: Latitude e Longitude (ponto a partir do qual se iniciará a navegação livre).

- (3) Hora para empreender a navegação a partir do ponto ALFA.

Serão fornecidas as instruções ao navio, considerando a hora do seu suspender de modo que o mesmo possa estar cruzando o

ponto ALFA na data e hora estabelecida (EXEMPLO: 121200 Z AGO no ponto ALFA).

(4) Prático.

Serão fornecidas as instruções sobre a praticagem.

(5) Partida abortada ou adiada.

Se por alguma razão o navio não puder suspender ou se o mesmo tiver sido forçado a regressar ao porto pouco depois de suspender, este imediatamente cumprirá as seguintes instruções:

- (a) Manter escuta permanente no circuito de porto (VHF).
- (b) Informar ao NCSO o motivo que causou o cancelamento ou o adiamento da partida, bem como quando estará pronto novamente para suspender. O NCSO informará o ocorrido ao restante da ORGACONTRAM.
- (c) Manter atualizadas as informações transmitidas pelo canal de porto, tais como: as instruções complementares sobre cartas ou alterações às mesmas; a situação do canal e as movimentações previstas (poderão ser fornecidas informações sobre minas ou quanto à passagem através de campos minados em canal varrido); e os dados referente aos auxílios à navegação disponíveis.

e. Instruções para a navegação (Quinta página).

(1) Descrição da rota a seguir.

As instruções para a navegação serão definidas pelas Autoridades de CNTM e devem conter, dentro do possível, desde a rota até as precauções a serem observadas durante a navegação.

Exemplo de Instruções para a navegação:

Descrição da rota a ser cumprida:

Pos. Desig.	Latitude	Longitude	Observações	Rumo/distância da próxima posição
DB	51 00 N	001 16 E	Balizamento cego	-
DC	50 54 N	001 00 E	-	-

(Descrição da rota por sistema de código e com todos os pontos necessários até a entrada do próximo porto/Zona de Pesca).

Esta será a rota que o navio deverá cumprir. Os bigramas de posições (designadores) associados a cada indicação de latitude e de longitude serão únicos para cada viagem e serão usados para fazer menção em mensagens, sem correlacionar à latitude e à longitude. Isto será adotado por razões de segurança.

No campo “Observações” será lançado tudo que seja importante para auxiliar a navegação, como bóias, balizamento, indicadores de perigo, etc.

(2) Pontos de diversão de referência.

São pontos codificados que poderão ser usados como posições de referência para a diversão, se necessário. Por razões de segurança, nas mensagens somente se fará menção a tais pontos por meio dos seus bigramas de posições (designadores) codificados.

Designador	Latitude	Longitude	Observações
TP	41 30 N	018 30 W	-
TQ	48 45 N	023 00 W	-

(Serão utilizados tantos pontos quantos sejam necessários prever).

O modelo de mensagem de diversão encontra-se disponível no CAPÍTULO 7.

(3) Mudança de Controle Operacional (CHOP).

Durante a travessia, ao cruzar os limites jurisdicionais das áreas de controle (subárea de responsabilidade), o navio passará do Controle Operacional de um OCA para outro.

Cada OCA, ao longo da travessia, deverá, antecipadamente, ter o devido conhecimento do fato de forma a poder adotar as providências operacionais pertinentes.

DESDE	ATÉ	AUTORIDADE CONTROLADORA (OCA)
Desde a partida	130008 Z AUG	OCA BRASNORTE
130008 Z AUG	201200 Z AUG	OCA BRASSUL
201200 Z AUG	Chegada	OCA MONTEVIDEO

(4) Mensagens de nova posição (NEW POSITION REPORT).

O navio deverá enviar a mensagem “NEW POSITION REPORT” de acordo com as instruções da mensagem em referência no CAPÍTULO 7.

(5) ZIGUEZAGUE.

A partir de um determinado ponto ou durante toda a travessia, o navio deverá executar os planos de ziguezague nº..... (serão lançados os números dos planos que o Comandante terá, os quais estarão contidos nos documentos entregues).

(6) Luzes de navegação.

Entre o pôr e o nascer do sol, navegar-se-á executando os procedimentos para escurecimento do navio, com suas luzes de navegação atenuadas ou reduzidas.

(7) Precauções.

Para não dar conhecimento da movimentação do navio nem deixar rastros (CAPÍTULO 3 desta publicação).

NOTA: qualquer informação adicional poderá ser lançada nesta página.

f. Instruções para entrada no porto (Sexta página).

(1) ETA.

Data e hora de entrada no porto, de acordo com o estabelecido anteriormente na página dois (INSTRUÇÕES PARA A PARTIDA).

Se por alguma razão a diferença for de mais de 12 horas, em relação à original, o Comandante deverá enviar uma alteração de ETA ao OCA correspondente, por meio da mensagem PASSAM, indicando o novo ETA.

(2) Comunicações.

O navio manterá escuta permanente no circuito VHF de porto, com um tempo suficiente de antecipação. Manter-se-á no circuito até que seja determinado desguarnecê-lo.

(3) Reconhecimento.

O navio deverá estar preparado para ser reconhecido por rádio ou outro método qualquer. O NCSO de partida lhe fornecerá as instruções ou tabelas correspondentes.

(4) Praticagem.

Serão fornecidas as instruções de praticagem e a disponibilidade de práticos para um determinado porto.

(5) Pontos de referência de entrada de porto:

- Ponto XRAY: Latitude e Longitude; e
- Ponto ALFA: Latitude e Longitude.

(6) Diversos.

Serão complementadas as informações de situação do canal de acesso, canal varrido, auxílios à navegação, perigos, movimentações previstas no canal, serviço de rebocadores, etc.

g. Instruções para comunicações (Sétima página).

(1) Comunicações de estações costeiras.

Serão de acordo com o Sistema de Comunicações Aliado para Navios Mercantes/Pesqueiros (MERCOMMS) e de acordo com o Suplemento de Comunicações.

DESDE	ATÉ	ESTAÇÃO COSTEIRA	ESQUEMA DE ESCUTA COSTEIRA
Partida	160800ZAGO	RECIFE	Escuta de um operador
160800ZA UG	Chegada	RIO GRANDE	-

As MERCOMMS operam em radiodifusão. As freqüências são de acordo com as publicações nacionais e internacionais.

(2) Comunicações de navios com estações costeiras.

Normalmente, serão similares às comerciais e com os mesmos procedimentos (particularidades devem ser detalhadas neste item). Esquemas de comunicações e freqüências encontram-se nas publicações nacionais e internacionais. (Ver Suplemento de Comunicações (CAPÍTULO 5) e Plano de Emissões Eletrônicas).

(3) Política de Controle de Emissões.

Encontra-se detalhada no Suplemento de Comunicações (CAPÍTULO 3). O Plano de Emissões Eletrônicas será aplicável a todos os emissores de bordo. Deverá ser evitado deixar equipamentos em emissão automática em circunstâncias de Silêncio Eletrônico.

Tabela de Controle de Emissões Eletrônicas

Linha/nº do Emissor	Emissor/Circuito	Condição de Emissão	Observações
01	UHF	S / R	
02	VHF	S / R	
.....			
07	Satélite (TX/RX)	S / R	
08	HF	S	
09	MF	S	
.....			
13	Radar Banda X-ray	S	
14	Radar Banda Sierra	S	

NOTA: Serão listados todos os emissores, incluindo sondas ou qualquer outro emissor. Serão especificados os diferentes circuitos cobertos por uma mesma banda, EXEMPLO: VHF Comboio/Grupo de Pesca, VHF navio - costa, etc.

Indicação da Condição de Emissão:

S/R: Sem Restrições (sob supervisão do Oficial de Comunicações ou do Comandante). Normalmente, em silêncio, se não for necessário transmitir.

S: Silêncio. Somente autorizado seu uso pelo Comandante para transmitir mensagens vitais. Os casos nos quais é permitido quebrar o Silêncio Eletrônico estão estabelecidos no Suplemento de Comunicações (CAPÍTULO 3).

(4) Política de segurança das comunicações.

O Sistema de Cifras (criptografia) dos navios aliados será de acordo com o estabelecido no Suplemento de Comunicações (CAPÍTULO 3).

O método de reconhecimento e identificação será conforme as diretivas e tabelas fornecidas pelo NCSO, antes da partida. Dentro do possível, dever-se-á utilizar focos direcionais com filtros para atenuar o feixe luminoso.

(5) Mudança diária de indicativos de chamada do navio.

As mudanças diárias dos indicativos de chamada atendem ao estabelecido no Suplemento de Comunicações (CAPÍTULO 3).

Tabela de mudança diária de Indicativo de Chamada

(Os indicativos serão válidos durante 24 horas, a partir de 0001Z de cada dia)

Data	Indicativo	Data	Indicativo
12 AGO	LJH43	20 AGO	ABE33
13 AGO	S7M54	21 AGO	RET89
14 AGO	DFY12	22 AGO	OPT23

(O número de indicativos de chamada será igual à quantidade de dias de travessia previstos).

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 9

DEFESA CONTRA AÇÕES HOSTIS

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 9****DEFESA CONTRA AÇÕES HOSTIS**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
900 - Introdução	9-3
901 - Alarmes de ameaças ou ataques	9-4
902 - Ataque aéreo	9-4
903 - Ataque de superfície	9-4
904 - Ataque submarino	9-5
905 - Ataques por mergulhadores no porto	9-6
906 - Campos minados	9-6
907 - Ataque de mísseis	9-10
908 - Ataque nuclear	9-11
909 - Conceito básico de defesa contra um ataque nuclear	9-15
910 - Providências a serem adotadas	9-16
911 - Reações a um ataque nuclear a um comboio	9-17
912 - Modelo de área de chuva radioativa	9-17
913 - Acompanhamento ou plotagem da área de chuva radioativa	9-18
914 - Ataque químico	9-19
915 - Ataque biológico	9-21
916 - Combate a incêndio	9-23
<u>LISTA DE VERIFICAÇÃO</u>	
Guia para o comandante de navio atravessar áreas perigosas	9-25

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 9**DEFESA CONTRA AÇÕES HOSTIS****900 - INTRODUÇÃO.**

- (a) Os tipos de ação considerados neste CAPÍTULO são aplicados a qualquer situação que pode ocorrer em um conflito armado, a saber:
- (1) Ataque aéreo.
 - (2) Ataque de superfície.
 - (3) Ataque submarino.
 - (4) Ataque por mergulhadores no porto.
 - (5) Campo minado.
 - (6) Ataque de mísseis.
 - (7) Ataque nuclear.
 - (8) Ataque químico e biológico.
- (b) Os navios no mar além de poderem ser atacados segundo as definições acima, poderão ser submetidos a atos hostis diversos, frutos da adoção de intenções hostis, tais como a vigilância aproximada ou a condução de ataques simulados. Estes incidentes serão informados mediante a mensagem "ENEMY CONTACT REPORT" ou outra de texto livre. No caso de ser um alarme falso, deverá ser transmitida uma mensagem cancelando a "ENEMY CONTACT REPORT" ou outra que tenha sido enviada.
- (c) As informações dos navios que tenham sofrido ataques são de vital importância para identificar a ameaça e as reações posteriores à mesma. Se possível, dever-se-á informar sempre o seguinte:
- (1) Evidência visual de ações de vigilância por parte do inimigo antes do ataque.
 - (2) Emissões de radares não identificadas antes do ataque.
 - (3) Armas usadas ou aparentando terem sido usadas.
 - (4) Local de ocorrência de impactos ou avarias.
 - (5) Extensão e natureza da avaria recebida.
 - (6) Tipo de explosão (antes, durante ou depois do impacto).

- (d) O contido neste CAPÍTULO não se esgota em si mesmo. No final deste CAPÍTULO existe uma lista de checagem a ser verificada antes da entrada em uma área perigosa conhecida ou quando o Comandante considerar pertinente, por haver indícios de aproximação de alguma unidade inimiga.

901 - ALARMES DE AMEAÇAS OU ATAQUES.

- (a) Os alarmes de ameaça serão transmitidos em linguagem clara e poderão ser impostos pelo OCA ou pelas Forças Navais nas proximidades, quando for necessário indicar aos navios o grau de ameaça esperado, a saber:

- (1) ALARME VERMELHO: Ataque iminente ou em andamento;
- (2) ALARME AMARELO: Ataque provável; e
- (3) ALARME BRANCO: Ataque improvável.

EXEMPLO: ALARME AÉREO VERMELHO significa que a ameaça de ataque aéreo é iminente ou encontra-se em andamento.

- (b) Ao se determinar o alarme deverá ser especificado a que ameaça se refere, tal qual se encontra descrito no exemplo acima.

902 - ATAQUE AÉREO.

- (a) Um alarme antecipado, no que se refere à aproximação de uma aeronave desconhecida, é normalmente resultante de medidas de apoio eletrônico ou pelo próprio serviço de inteligência orgânica.
- (b) A defesa antiaérea a ser provida pelos escoltas ou unidades navais de apoio será coordenada pelo Comandante da Guerra Antiaérea, o qual encontrar-se-á em uma unidade aPTI a exercer tais funções.
- (c) O Comodoro promulgará as informações concernentes aos alarmes de ataque aéreo, informando aos navios se as aeronaves que se aproximam são amigas ou inimigas.
- (d) Os comboios ou navios independentes poderão ser atacados por aeronaves a qualquer momento sem alarme antecipado.

903 - ATAQUE DE SUPERFÍCIE.

- (a) Os ataques de superfície poderão partir de navios de guerra ou de mercantes armados.
- (b) Quando um comboio for atacado por forças de superfície, o Oficial em Comando Tático (OCT) decidirá qual será a tática e os meios apropriados para combater a ameaça, podendo inclusive dar instruções de evasão ou dispersão do comboio por intermédio do

Comodoro.

- (c) A ocorrência de condução de ataques de superfície a partir de navios é considerada elevada em uma situação de conflito armado. Atualmente, existem grande variedade de armas leves e compactas que permitem sua instalação a bordo de navios mercantes de forma simples. Dentre os sistemas de armas que poderão ser encontrados a bordo de navios, destacam-se: canhões leves, mísseis teleguiados, torpedos de superfície, foguetes e metralhadoras. Além disso, poderão estar equipados com sistemas de despistamento eletrônico e de comunicações a fim de interferir ou confundir os equipamentos de detecção e de comunicações.

Diante da possibilidade de ser atacado ou estando sob ataque, o Comandante deverá informar à Autoridade Naval pertinente ou ao OCA imediatamente, por mensagem "ENEMY CONTACT REPORT". Procurará escapar ou evadir-se do ataque com rumos evasivos e máxima velocidade. No caso de encontrar-se sob fogo da artilharia inimiga, será conveniente efetuar manobras de ziguezague para dificultar a pontaria e a resolução do problema de tiro da unidade atacante, não sendo aplicável contra mísseis teleguiados.

O navio aliado deverá evitar ser capturado. Caso seja inevitável, deverá atrasar ao máximo a sua captura, a fim de permitir que forças amigas possam vir em sua ajuda e dar a outros navios a oportunidade de escapar.

904 - ATAQUE SUBMARINO.

- (a) Os navios aliados deverão manter uma vigilância redobrada de modo a detectar torpedos, periscópios ou submarinos na superfície. Quando detectado qualquer aspecto acima mencionado, o Comandante deverá enviar uma mensagem "ENEMY CONTACT REPORT". As táticas ou medidas antitorpédicas serão efetuadas pelos navios de acordo com as instruções do NCSO/Autoridade Naval ou conforme as ordens do Comodoro. Durante a conferência do comboio, serão dadas indicações precisas a respeito e será mostrado ao Comandante os diferentes tipos de torpedos ou táticas de ataques de submarinos. O mesmo procedimento será adotado pelos NCSO para os navios independentes.
- (b) Diante da presença de um possível submarino ou da suposição de ataque com torpedos, o navio deverá empreender a máxima velocidade e informar imediatamente à Autoridade Naval pertinente, enviando uma mensagem "ENEMY CONTACT REPORT" ou outra de texto livre. As medidas possíveis de serem adotadas por um navio independente para o caso de um ataque com torpedos são:
- (1) Aumentar para a velocidade máxima no menor tempo possível.
 - (2) Governar em um rumo que se afaste do torpedo.

- (3) Estabelecer a condição máxima de fechamento do material, guarnecendo o controle de avarias e alertando a tripulação.

NOTA: As medidas antitorpédicas para torpedos de corrida reta não estão incluídas, ficando a sua disseminação à consideração do OCA e do NCSO.

905 - ATAQUES POR MERGULHADORES NO PORTO.

Quando existir indícios da possibilidade de ocorrência de ataques por mergulhadores no porto, os navios deverão manter a condição de estanqueidade máxima. Serão emitidas instruções com as medidas adequadas para levar a cabo essa condição de fechamento, de acordo com os seguintes tópicos:

- (a) Será mantido para pronto emprego todo o armamento leve.
- (b) Deverá ser confeccionado uma linha de fundo com anzóis e garatêias, manipulando-a em volta do navio em intervalos de tempo regulares.
- (c) Em função do tipo de navio, deverão ser colocados sentinelas, guarnecidos com equipamento de visão noturna, em locais adequados e de ambos os bordos do navio. Os navios deverão ser alertados e instruídos sobre os possíveis ataques e sua natureza, bem como as ações a serem executadas em caso de se concretizarem. Os navios deverão também estar guarnecidos com equipamentos portáteis de comunicações.
- (d) Se possível, deverão ser movimentados lentamente os hélices e a porta do leme em intervalos regulares.
- (e) Efetuar o lançamento, de forma aleatória, de pequenas cargas de profundidade ou granadas de mão pela borda.
- (f) O circuito rádio de defesa de porto será mantido guarnecido permanentemente, de acordo com as instruções das autoridades locais.
- (g) O sistema de propulsão deverá estar em condições de pronto emprego, de forma a permitir o suspender do navio no menor tempo possível.

906 - CAMPOS MINADOS.

As minas poderão ser plantadas normalmente em profundidades de até 200 metros. As rotas navegáveis deverão considerar a existência de campos minados e dentro das possibilidades as forças navais aliadas efetuarão a varredura dos mesmos e medidas de contraminagem. Se possível, serão estabelecidos canais varridos. Como regra geral, os

navios deverão cumprir as Regras Internacionais de Navegação, quando encontrando uma Força de Varredora em operação. Em qualquer circunstância, ao navegar em águas minadas dever-se-á estabelecer a condição de fechamento do material, assim como nenhum tripulante deverá circular em conveses abaixo - exceto quando for absolutamente essencial.

- (a) Precauções contra minas de fundeio. Quando navios atravessarem um campo de minas de contato de fundeio deverão:
 - (1) Navegar na esteira do navio, se existir um navio guia.
 - (2) Evitar todas as alterações de rumo desnecessárias, de maneira a expor o mínimo possível o navio.
 - (3) Colocar vigias para avistar as carcaças de minas.
- (b) Precauções contra minas de influência magnética. Se o navio possuir equipamento de degaussing, dever-se-á sempre alimentá-lo quando navegando em águas com profundidades menores que 200 metros.
- (c) Precauções contra minas de influência acústica:
 - (1) Os navios deverão sempre navegar com velocidade e nas condições mais silenciosas possíveis. Cada navio possui uma velocidade na qual ocorrem menor nível de vibrações e ruídos.
 - (2) Dever-se-á fazer o máximo esforço para manter ao mínimo o nível de ruído e vibrações produzidas pelos diversos motores e equipamentos de bordo.
 - (3) Devem ser evitadas mudanças bruscas na rotação dos eixos propulsores.
 - (4) Não deverá ser utilizado o ecobatímetro.
- (d) Precauções contra minas de influência de pressão. Estas minas são ativadas com a variação da pressão produzida por um navio ao se mover na massa líquida. A melhor defesa é navegar com a menor velocidade possível na presença de um suposto campo das referidas minas.
- (e) Precauções durante o trânsito em águas possíveis de ser minadas. Dentro do possível, os navios deverão evitar atravessar águas ou campos minados. Por segurança deverão ser escolhidas rotas onde as profundidades sejam maiores. Os navios independentes deverão tomar as seguintes precauções, quando existir a possibilidade de estar navegando em águas minadas:

- (1) Navegar em águas onde a profundidade seja maior que 150 metros.
 - (2) Reduzir a velocidade, de forma a diminuir a assinatura de pressão do navio, bem como o nível de ruído e vibração a bordo.
 - (3) Aproveitar as correntes marítimas favoráveis ou as de maré a fim de aumentar a velocidade de avanço (SOA). Isso permitirá permanecer o menor tempo possível dentro de um campo minado sem o compromisso de ter que aumentar a velocidade do navio.
 - (4) Evitar as mudanças bruscas de rotações.
 - (5) Se o navio possuir equipamento de degaussing, deverá alimentá-lo a fim de reduzir sua assinatura magnética.
 - (6) Deverá ser mantida uma rotina de máximo silêncio a bordo.
 - (7) Deverão ser posicionados vigias para observar a presença de carcaças de minas.
 - (8) Dever-se-á manter a máxima condição de fechamento do material, estanqueidade e de controle de avarias.
 - (9) Exceto o pessoal imprescindível, o restante da tripulação deverá ser mantida nos conveses superiores ou ao ar livre.
 - (10) Estar preparado para fundear a qualquer momento.
 - (11) No comboio, o Comodoro ordenará, além das medidas já mencionadas, outras que considerar necessárias tais como: aumento da distância entre navios, alteração da formatura, troca de postos entre navios, etc. Sempre que possível, estas manobras deverão ser efetuadas antes de entrar em áreas perigosas.
- (f) Passagem através de canais varridos. Os canais varridos estarão normalmente marcados ou delimitados por bóias, que servirão como referência para navegar com segurança pelo canal. É essencial que os navios naveguem pelo canal a uma determinada distância da linha de bóias, o que normalmente coincidirá com a rota central do canal varrido, não devendo seguir-se a esteira do navio de proa.

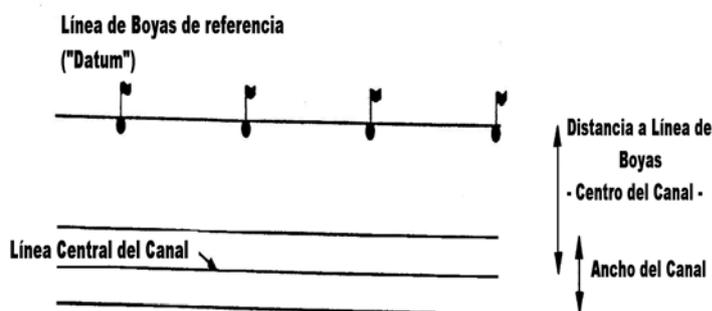


Figura 9-1: Método normal de sinalização de canal varrido.

Os navios que navegarem como independentes deverão dar prioridade ao comboio, podendo receber ordens da Força de Varredura para fundear ou aguardar em uma área de espera. Quando uma operação de varredura estiver sendo realizada em uma determinada área, os navios receberão instruções da Força de Varredura, podendo ser guiados por através do canal varrido, com a velocidade determinada pelo navio guia.

Os navios que sofrerem avarias por minas durante a passagem por uma canal varrido verificam as indicações especificadas na Pasta de Instruções de Navegação, nas instruções do NCSO ou na Conferência do Comboio. Em geral, os navios atingidos por uma mina durante trânsito num canal varrido que sejam afetados em sua capacidade de manobra, se afastam do centro do canal para deixar livre a passagem dos outros navios pelo canal. Em canais estreitos e de pouca profundidade como os de entrada ou saída de porto, os navios avariados fundeiam ou encalham fora do canal principal.

- (g) Considerações gerais sobre minas e os danos causados pelas mesmas.

O maior efeito de uma explosão submarina será causado pelo impacto da onda de pressão e da bolha criada pelos gases da explosão. A onda de pressão, a qual se dissipará rapidamente, causará o maior dano ao navio.

No entanto, uma mina de contato que explode contra o casco de um navio terá um efeito muito mais localizado.

As minas de fundo, as quais poderão ter uma carga explosiva de até 1000 kg, são ativadas pelas assinaturas magnéticas, acústicas ou de pressão de um navio. Existem minas “duras” ou “brandas”. As primeiras são menos sensíveis e são programadas para explodir quando o navio estiver bem perto das mesmas. Estas últimas, muitas vezes explodirão longe do navio e não causarão os danos

esperados. As minas de fundeio raramente têm mais de 300 kg de explosivo e possuem compartimentos de ar, para dar fluabilidade a sua carcaça. Por isso, geralmente, seu efeito é menor do que o causado pelas minas de fundo.

- (h) Informações a serem passadas pelos navios que sofrem uma explosão por mina. O navio deverá informar os seguintes tópicos:
- (1) Hora da explosão.
 - (2) Posição do navio, rumo e velocidade.
 - (3) Profundidade do local e calado do navio.
 - (4) Máquinas, equipamentos e sistemas em funcionamento e os parados, no momento da explosão.
 - (5) Azimute e distância da coluna d'água.
 - (6) Altura da coluna d'água.
 - (7) Se possível, descrever o golpe sofrido pelo navio, pelo efeito da onda de choque.
 - (8) Descrição dos danos no casco e no interior do navio (máquinas, sistemas e equipamentos).
 - (9) Baixas e feridos com as especificações das lesões sofridas.

907 - ATAQUE DE MÍSSEIS.

Neste caso, muito pouco se pode fazer um navio para evitá-lo. Contudo, as seguintes considerações poderão ajudar a reduzir os danos tanto no navio como no pessoal:

- (a) Os mísseis poderão ser lançados desde grandes distâncias por navios, aeronaves ou submarinos. O míssil tem uma alta performance, sendo normalmente muito rápido e com pequena seção transversal, o que o faz muito difícil de ser detectado. Os mais modernos possuem sensores ativos, como radares de busca e passivos para se dirigir sobre emissões radar ou fontes de calor do navio, podendo alguns ser redirecionados em vôo.
- (b) No esforço para se detectar um ataque de míssil, dever-se-á considerar o seguinte:
 - (1) Efetuar vigilância constante na linha do horizonte a fim de detectar aeronaves voando com perfil baixo.
 - (2) Estar ciente de que o lançamento de mísseis rente à água será

acompanhado por um clarão e por fumaça bem visível.

- (c) O navio deverá manobrar para reduzir a seção reta radar, a fim de dificultar o engajamento pelo míssil. Um dos aspectos mais graves produzidos por esse tipo de ataque é o incêndio que deflagrado a bordo, seja pela explosão ou pela queima do combustível do motor propulsor do míssil.
- (d) Ações recomendadas quando o míssil choca-se contra o navio e não detona a cabeça explosiva:
 - (1) Não se deverá tentar mover o míssil. Antes, dever-se-á apagar o fogo, após o que dever-se-á imobilizá-lo com o maior cuidado possível.
 - (2) Abrir escotilhas e outras aberturas que se comuniquem com o exterior desde o local onde se encontra o míssil para permitir que em caso de explosão a onda de choque e os gases resultantes sejam dirigidos para um caminho de menor resistência reduzindo os danos.
 - (3) Retirar todo o material inflamável, os equipamentos inutilizados e restos de material da área em questão.
 - (4) Drenar os tanques de combustíveis ou inflamáveis que estejam próximos, enchendo-os com água.
 - (5) Informar à Autoridade Naval pertinente, por meio de uma "MERCHANT SHIP CASUALTY REPORT" ou outra mensagem de texto livre.

908 - ATAQUE NUCLEAR.

- (a) Um comboio importante pode ser atacado com armas nucleares. A seguir serão descritos os perigos e as instruções para minimizar os efeitos de uma explosão nuclear no mar. Existem três tipos de explosões:
 - (1) Explosão aérea: é a que é produzida a uma certa altitude, de modo que o núcleo ou bola de fogo não toque o mar ou a sua superfície.
 - (2) Explosão de superfície: é a que é produzida na superfície do mar, ou próxima a ela, de modo que tal que o núcleo ou a bola de fogo toque ou faça contato com a superfície.
 - (3) Explosão submarina: é a que se materializa em algum ponto abaixo da superfície do mar (o centro da explosão está abaixo do nível do mar).

(b) Efeitos de uma explosão nuclear (Ver figura 9-2):

(1) Intensidade do clarão e da radiação térmica.

Ambos são de curta duração. Caso olhe-se diretamente para o clarão da explosão, pode-se lesar a vista permanentemente. Sem óculos de proteção, aqueles que estiverem indiretamente expostos ao clarão ou a intensidade da luz da explosão poderão sofrer cegueira temporária. À medida que o tempo transcorre após a explosão, o risco de lesão diminui. Para minimizar estes efeitos dever-se-á buscar proteção no interior do navio.

(2) Radiação nuclear inicial.

Esta é emitida em poucos segundos após a explosão e causará graves lesões em caso de exposição.

(3) Transmissão dos efeitos da explosão no ar e na água.

Movendo-se à velocidade do som no ar e na água, os efeitos da explosão (onda de choque), produzirá os maiores danos ao navio. Afetará seriamente equipamentos, sistemas em geral e a própria tripulação. Em uma formatura, o comboio procurará navegar com distâncias consideráveis entre navios, a fim de evitar que os demais sejam afetados.

(4) Ventos e ondas de alta velocidade.

Ambos serão encontrados nas proximidades de uma explosão nuclear e sua velocidade será bem menor que a do som. A velocidade decrescerá à medida que se afasta da zona de explosão. Se o mar estiver calmo, não se espera que sejam causados danos significativos aos navios situados fora da zona crítica de danos.

(5) Chuva radioativa.

Quando produz-se uma explosão nuclear na superfície ou submarina será lançada ao ar uma coluna de água pulverizada e outros materiais que se encontram contaminados. Serão transformadas assim em partículas radioativas que se elevarão desde umas centenas de metros com a coluna de água até alguns milhares de metros no topo da nuvem produzida pelo cogumelo. Aquelas partículas que alcançarem poucos metros cairão rapidamente no mar. Ao contrário, aquelas que alcançarem grandes altitudes, cairão muito tempo depois, deslocando-se por grandes distâncias por meio de uma nuvem radioativa, a qual é afetada pelo vento. Esta disposição de partículas radioativas é chamada de "Chuva Radioativa". A média dos ventos que afetam a sua direção e traslado, onde

esta se precipita, chama-se Vento Efetivo ou Vento de Chuva Radioativa Efetivo (EFW). O EFW é quase sempre diferente dos ventos na superfície. Dever-se-á considerar que será possível passar por detrás ou ao redor desta nuvem radioativa, da mesma forma que se pode evitar uma frente ou um temporal.

Por sua periculosidade, sempre que possível dever-se-á evitar a nuvem ou a chuva radioativa. O depósito desta sobre os conveses, anteparas e superestrutura será sempre perigoso até que seja removido.

O nível de radiação a bordo será facilmente medido com um equipamento Radiac ou outros instrumentos para detectar radioatividade. Contudo, o depósito será logo removido com a utilização de sistemas de descontaminação (água). Por isso não é perigoso passar por águas donde já tenha precipitado a chuva ou a nuvem radioativa.

- (a) Chuva ou nuvem radioativa nas proximidades da explosão. As explosões de superfície ou submarinas produzem em um curto espaço de tempo uma área altamente contaminada nas vizinhanças. Será causada pela radiatividade na superfície, na coluna d'água, na dispersão e na chuva radioativa inicial. Uma vez que o tempo entre a explosão e a precipitação da chuva radioativa é muito pequeno, evitar ou escapar da área mencionada requererá uma manobra imediata do navio.
- (b) Chuva radioativa que se precipita posteriormente ou depois de certo tempo. Parte do material radioativo da nuvem cairá na superfície bem depois da explosão. Isso acontece a uma distância média ou grande da chuva radioativa. Dependendo da força ou da potência da explosão, existe um intervalo de tempo que pode variar entre 15 a 60 minutos antes que comece a cair ou depositar-se na superfície. Seu movimento será definido por meio de ventos de superfície e das altitudes que alcancem a nuvem radioativa, antes que ela se precipite. O vento médio chama-se, como já foi descrito, Vento Efetivo ou Vento de Chuva Radioativa Efetivo (EFW) e sua direção é a média da direção dos ventos componentes, em função da intensidade dos mesmos. O resultado será uma área de chuva radioativa movendo-se ou expandindo-se a velocidade do EFW, podendo alcançar várias centenas de milhas. A radioatividade será mais intensa no centro da nuvem, diminuindo à medida que se move (tempo e distância da explosão inicial). O modelo da chuva radioativa na superfície do mar é de forma complicada, devendo-se assumir que será uma área circular com 10 milhas de raio que se moverá a partir do centro da explosão, com a

direção e a velocidade do EFW. Isto será válido até 60 milhas da explosão, podendo ser prevista com imprecisão a área e a duração da chuva radioativa.

(6) Previsão de Vento Efetivo (EFW).

A previsão do EFW será efetuada constantemente pelo OCT ou pela Autoridade Naval pertinente. Na falta desses prognósticos, dever-se-á recorrer aos navegadores ou práticos da área onde se está navegando ou ainda a cartas de ventos elaboradas com esta finalidade. Desta maneira, os navios poderão tomar as precauções para evitar uma área de chuva radioativa, caso a situação permita.

(7) Alarmes de chuva radioativa.

- (a) Logo após a ocorrência de uma explosão nuclear no mar, o OCT ou a Autoridade Naval pertinente, proverá, se possível, por mensagem informações complementares sobre a área da chuva radioativa. Na falta de tal mensagem, dever-se-á usar a melhor e mais atualizada informação que se possua na ocasião.
- (b) Os alarmes de chuva radioativa serão recebidos por meio do sistema MERWARN, caso esteja disponível. Este sistema tem a finalidade de dar conhecimento por meio de mensagens MERWARN emitidas pelas estações costeiras ou por unidades navais, considerações sobre as áreas ou o comportamento da chuva radioativa.

Os navios deverão tomar todas as medidas necessárias para difundir as mensagens MERWARN ou as informações disponíveis sobre a chuva radioativa para retransmitir o alarme na área que navegam.

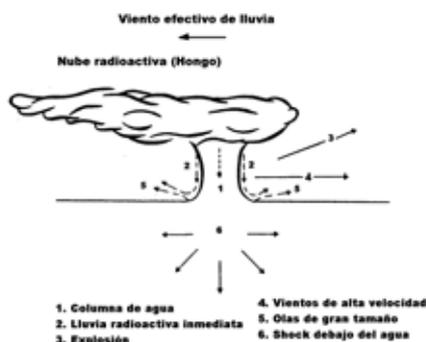


Figura 9.2: Diagrama típico de uma explosão nuclear na superfície.

909 - CONCEITO BÁSICO DE DEFESA CONTRA UM ATAQUE NUCLEAR.

É fundamental que os navios previnam-se contra os perigos de um ataque nuclear, por meio de medidas materiais vinculadas a roupas, equipamentos especiais e organização. Assim, o Comandante proverá áreas de descontaminação e o melhor local do navio para abrigar uma cidadela a fim de prover a máxima proteção no interior do navio contra os efeitos de uma explosão nuclear.

Após um ataque nuclear, as embarcações procurarão afastar-se da área da explosão de forma independente (caso não se encontrem em formatura ou comboio), na máxima velocidade e procurando costear a área de perigo da chuva radioativa, até governar em um rumo oposto ao EFW. Assim, a possibilidade de ser alcançado pela chuva radioativa será reduzida.

Se o caso anterior ocorrer quando em comboio, após afastar-se 20 milhas da área contaminada, na direção oposta do vento (EFW), proceder-se-á de modo a formar novamente o comboio, sob as ordens do OCT, Comodoro ou Vice-Comodoro.

A partir deste momento, os navios deverão considerar a possibilidade de enfrentar novamente outras ameaças de superfície, aéreas ou submarinas. Por isso tomarão todas as medidas para reduzir a sua vulnerabilidade.

Durante o tempo de transição entre a reunião e a nova formatura do comboio, caso haja escoltas ou unidades navais de apoio, estas deverão fazer o máximo esforço para proteger os navios que se agrupem na área. Tais medidas estão expostas a seguir:

- (a) Toda a preparação do navio e de seus equipamentos são de responsabilidade dos armadores e das autoridades nacionais.
- (b) A proteção do pessoal contra o clarão e a radiação térmica será efetuada com a utilização de roupas e óculos especiais. A radiação nuclear inicial será reduzida por meio da capacidade de resguardo ou de proteção que se obtiver no interior do navio.
- (c) A chuva radioativa poderá ser monitorada por meio do Sistema Radiac ou outro equipamento. As medidas mais efetivas serão fechar hermeticamente o interior do navio de forma a manter regada com água ao máximo os conveses abertos e anteparas, além de proteger o pessoal alojando-o nos locais mais abrigados do navio.
- (d) Estas medidas deverão estar organizadas numa Lista de Providências Contra Ataque Nuclear, específico para cada classe de navio. Dever-se-á instruir e adestrar a tripulação efetuando exercícios cuja frequência dependerá do risco de ocorrência de uma explosão nuclear.

- (e) No caso de comboio, a distância entre navios deverá ser pelo menos de 3 milhas. De todo modo, a decisão de espaçar os navios será do OCT ou do Comodoro. Esta autoridade tem que considerar a presença de outras ameaças e a limitação do alcance das comunicações no comboio.
- (f) Se possível, nunca a distância entre navios será menor que 1 milha. Os grandes comboios poderão dividir-se em dois ou mais grupos, cada um com um Comodoro. Neste caso, os grupos estarão separados em função da formação adotada e da quantidade de navios presentes. Esta distância de separação poderá chegar a seis milhas ou mais, se necessário.

910 - PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS.

- (a) Selecionar no navio o compartimento mais protegido onde se possa alojar a tripulação. Esse local, dentro do possível, deverá estar provido de banheiros e lavatórios, devendo-se armazenar comida e água suficiente para consumir durante a travessia do navio por áreas contaminadas.
- (b) Guardar ou cobrir a maioria dos equipamentos ou sistemas de rancho. Dever-se-á assegurar que todos os depósitos ou paióis de alimentos, bem como as cozinhas estejam perfeitamente isoladas do ambiente exterior, com suas portas fechadas ou lacradas (tomadas de ar, ventilação, etc.). Os ventiladores e tomadas de ventilação do exterior, serão fechadas ou lacradas adequadamente, exceto aquelas essenciais para o funcionamento das máquinas principais. Se necessário serão utilizadas fitas adesivas para dar estanqueidade a portas ou aberturas.
- (c) Colocar e fixar mangueiras no convés principal, para lavar o convés, anteparas e superestrutura. Isso dará a proteção contra a contaminação por chuva radioativa. Os locais do navio considerados vitais deverão ser privilegiados.
- (d) Se o exposto no item anterior não for possível, organizar incursões com pessoal da tripulação, adequadamente protegido, a fim de verificar e descontaminar os pontos quentes nos conveses abertos e na superestrutura do navio.
- (e) Não expor, mais do que o necessário, os membros da tripulação nos conveses abertos ou locais não protegidos.
- (f) Assegurar-se que o pessoal exposto, esteja usando roupas especiais e máscaras contra gases.
- (g) Durante a passagem por áreas contaminadas, efetuar o revezamento do pessoal exposto a fim de reduzir a dosagem de radiação recebida.

- (h) Assegurar-se de que o pessoal exposto seja descontaminado nas estações de descontaminação, as quais normalmente deverão estar próximas dos acessos ao interior do navio. Primeiramente, toma-se um banho vestido e depois nu. Dever-se-á ter um cuidado especial com as mãos, rosto e pescoço. A roupa será colocada em bolsas ou recipientes que serão colocados nas estações de descontaminação.
- (i) Restringir o acesso da tripulação a determinados locais, a fim de diminuir as possibilidades de contaminação.
- (j) Não usar os grupos destilatórios durante a travessia por áreas contaminadas.
- (k) Após o navio cruzar a área contaminada, efetuar uma lavagem cuidadosa dos conveses abertos, anteparas e superestrutura, mantendo-se as medidas de proteção adotadas para o pessoal da tripulação que executar essa faina.

911 - REAÇÕES A UM ATAQUE NUCLEAR A UM COMBOIO.

O OCT ou o Comodoro pode adotar três linhas de ação:

- (a) Manter o rumo do comboio.
- (b) Alterar o rumo do comboio a fim de evitar a sua entrada em área contaminada de chuva radioativa.
- (c) Dispersar os navios independentemente para afastar-se da área contaminada e fixar um ponto de reunião para reagrupar o comboio, afastando-se dessa área e considerando o movimento da mesma por causa do EFW.

912 - MODELO DE ÁREA DE CHUVA RADIOATIVA.

A previsão de área contaminada por chuva radioativa consiste em duas zonas, com os seguintes critérios:

- (a) ZONA 1 - Zona imediata à explosão.

No seu interior existem áreas onde o pessoal exposto recebe uma dose de radiação fatal em um curto período de tempo.

- (b) ZONA 2 - Zona de perigo secundária.

No seu interior a dose de radiação total recebida pela exposição do pessoal sem proteção não atinge proporções letais durante as quatro horas posteriores, uma vez que tenha entrado na área contaminada por chuva radioativa.

- (c) Fora dessas duas zonas, o risco será mínimo.

913 – ACOMPANHAMENTO OU PLOTAGEM DA ÁREA DE CHUVA RADIOATIVA.

- (a) Para simplificar o acompanhamento ou a plotagem da área contaminada por chuva radioativa, será, se possível, entregue uma pasta com toda as informações necessárias para adotar esse procedimento (planilhas ou modelos de explosões).
- (b) O formato das mensagens MERWARN, descritos no CAPÍTULO 7 será de grande importância.
- (c) Nuvem Radioativa/Distância de Segurança.

Os navios terão que considerar esses dois aspectos da seguinte maneira:

- (1) Plotagem de uma MERWARN EDM.

Nuvem Radioativa de raio de 10 milhas e Distância de Segurança de 15 milhas.

- (2) Plotagem de uma MERWARN NBC 3 NUC.

Usar o raio da nuvem dado na mensagem e para todos os casos, uma Distância de Segurança de 15 milhas.

- (d) Quando receber uma mensagem MERWARN NBC 3 NUC, o Comandante deverá imediatamente plotar a área contaminada pela chuva radioativa, usando a informação contida na mensagem.
- (e) Quando uma detonação nuclear for observada do navio, o Comandante deverá plotar imediatamente a área contaminada pela chuva radioativa, usando a informação contida na última mensagem MERWARN EDM recebida. Se não possuir tal informação, deverá calcular o EFW com os dados disponíveis, para poder prever o deslocamento da chuva radioativa e manobrar corretamente o seu navio.
- (f) Procedimentos de plotagem.

As zonas de perigo de uma explosão nuclear e da área contaminada estarão plotadas na planilha:

- (1) Zona ou local zero (Ground Zero - GZ): está sempre no centro da rosa.
- (2) Na planilha, usando a rosa, desenhe uma linha de referência (Grid North Line) desde GZ, na direção do EFW.
- (3) Com GZ no centro e a distância do vento efetivo em relação à

zona 1, obtidas das mensagens MERWARN ou outra fonte, como raio, desenhe um arco entre as duas linhas radiais da planilha, de ambos lados do eixo - direção do EFW.

- (4) Usando o dobro da distância do EFW à zona 1 como raio, desenhe outro arco entre as mesmas linhas radiais.
- (5) Desenhar um semicírculo com o raio da nuvem, de acordo com o artigo 913, item c, no sentido oposto ao vento desde GZ.
- (6) Desenhe linhas desde a interseção das linhas radiais com o arco da zona 1, até o final do semicírculo no mesmo lado e sentido do eixo – direção do EFW.

A área determinada pelas linhas e pelo primeiro arco é a zona 1. A área compreendida entre o primeiro e o segundo arco é a zona 2.

- (g) Determinação da área na qual ocorrerá a precipitação da chuva radioativa a qualquer momento, após a detonação:

- (1) Multiplicar a velocidade do EFW (tirada das mensagens MERWARN ou de outra fonte), pelo tempo transcorrido após a explosão (em horas). O resultado será uma distância em milhas.
- (2) Da distância encontrada em (1), subtrair e somar 15 milhas (distância de segurança). Isso permitirá obter duas distâncias - pela dispersão e oscilação do vento.
- (3) Tendo GZ como centro e com as duas distâncias obtidas em (2), trace arcos na planilha entre as linhas radiais.

A área compreendida entre os dois arcos, conterà, na maioria dos casos, a área de precipitação da chuva radioativa após a detonação.

- (h) A área contaminada poderá ser agora localizada na carta orientando a planilha, referindo-se ao norte verdadeiro (GZ no centro da explosão e eixo - direção do EFW na direção do mesmo).

914 - ATAQUE QUÍMICO.

- (a) Na atualidade existem muitas substâncias com propriedades de incapacitar seres humanos. Normalmente, tais ataques não causarão destruição física e serão dirigidos a pessoas e a suas provisões de alimentos e água.
- (b) Tipos e características de agentes químicos.

Os agentes químicos poderão ser encontrados no estado líquido,

aerossol, gasoso ou sólido. Poderão ter um efeito rápido se aspirados, absorvidos ou ingeridos em qualquer estado, podendo os agentes líquidos ou aerossóis penetrar na roupa e na pele. Os agentes são classificados em função de suas reações no corpo humano, a saber:

- (1) Agentes que atuam sobre o sistema nervoso.
- (2) Agentes que incapacitam o ser humano.
- (3) Agentes irritantes.

(c) Agentes que atuam sobre o sistema nervoso:

(1) São muito agressivos. Normalmente, são encontrados no estado líquido emitindo vapores tóxicos que poderão ser inalados, absorvidos pela pele ou ingeridos por meio de alimentos e água contaminada. As áreas contaminadas permanecerão ativas e perigosas por um período de tempo que dependerá da concentração, condições climáticas e do tipo de embalagem que o agente foi transportado.

(2) Sintomas de agentes que afetam o sistema nervoso:

- (a) Visão turva com dificuldade para focar.
- (b) Salivação excessiva.
- (c) Dor de cabeça repentina.
- (d) Rigidez do torso.
- (e) Contração das pupilas e dos olhos.

Assim, se não forem tomadas medidas imediatas sobrevirá um estado de convulsão e paralisia, seguido de morte. Grandes doses, ou cumulativas, poderão causar morte em pouco espaço de tempo.

(d) Agentes que incapacitam o ser humano.

São agentes não letais que produzirão severos efeitos físicos ou mentais, impedindo o indivíduo de desenvolver suas atividades normais, com duração de minutos a dias. A recuperação será completa e normalmente não deixarão seqüelas. Tais agentes causarão paralisia temporária, estado lacrimoso persistente, diarreia, vômitos, dislexia e confusão mental.

(e) Agentes irritantes.

O principal agente é o gás mostarda, vapor invisível de odor semelhante a alho ou cebola. Poderá ser liberado no estado líquido ou gasoso, afetando severamente os olhos, as vias respiratórias e a pele. Causará graves danos ao organismo humano se ingerido juntamente com alimentos ou bebidas contaminadas. Os sintomas aparecerão inicialmente nos olhos, como uma pequena irritação, passando a uma dor profunda.

A penetração pela pele produzirá uma inflamação com uma sensação de coceira ou queimação. Quando se tornar mais grave, formará bolhas que ao se abrir e supurar, deixarão expostas uma superfície vermelha viva e muito dolorida podendo ser facilmente infectada.

(f) Métodos de ataque.

A probabilidade de um ataque químico no mar é pequena, não podendo ser descartada. Qualquer detonação com bombas, mísseis ou nuclear poderá portar agentes químicos.

Os seguintes ataques são possíveis:

- (1) Bombas ou mísseis guiados que dispersarão e envolverão o alvo num aerossol ou líquido pulverizado.
- (2) Aerossol ou chuva pulverizada, desde aeronaves tripuladas ou não.

(g) Definições básicas de defesa contra ataques químicos.

Os navios deverão organizar sua defesa - como num ataque nuclear - por meio de proteção no interior do navio e uso de roupas especiais. Não deverá ser descartada a dispersão dos navios, quando navegando em comboio. A provisão a bordo dos navios está a cargo dos armadores ou respectivas autoridades nacionais. Uma vez ocorrido o ataque, se possível, os navios evitarão entrar na área contaminada.

915 - ATAQUE BIOLÓGICO.

(a) Um agente biológico é qualquer organismo que poderá ser usado para causar enfermidades ou morte, podendo ser assim classificados:

- (1) Microorganismos, mais comumente chamados de micróbios ou germes.
- (2) Toxinas, substâncias venenosas de origem orgânica.
- (3) Transmissores de doenças: animais ou insetos como moscas,

pulgas, ratos, pássaros, etc.

(b) Contaminação do corpo ou organismo.

Um agente pode entrar no corpo por três vias ou acessos: ingestão, injeção ou inalação.

- (1) Ingestão: contidos em alimentos ou na água podem ser incubados diferentes grupos de doenças, como a febre tifóide.
- (2) Injeção: por meio de queimaduras ou feridas na pele.
- (3) Inalação: é certamente o acesso mais comum, uma vez que grande parte dos agentes letais adentra ao organismo dessa forma.

(c) Métodos de Ataque.

Os agentes biológicos poderão ser lançados das seguintes formas:

- (1) Método aéreo: aeronaves ou mísseis de qualquer tipo que dispersam nuvens de aerossóis, carcaças ou recipientes com o agente contaminante.
- (2) Em terra: geradores de aerossol ou dispersão.
- (3) No mar: geradores de aerossol ou dispersão a partir de navios, mísseis, submarinos ou minas derivantes. A nuvem resultante poderá ser efetiva a uma distância considerável na direção do vento.

Os agentes biológicos poderão ser utilizados em atos de sabotagem.

(d) Definição básica de defesa contra ataque biológico.

Como nos ataques nucleares e químicos, deve-se atentar para a organização e a proteção individual por meio de roupas ou equipamentos especiais.

- (1) Alimentos bem cozidos.
- (2) Clorar ou ferver a água.
- (3) Atenção cuidadosa com a limpeza e desinfecção de ferimentos.
- (4) Atenção constante e limpeza criteriosa de espaços ou locais confinados.
- (5) Lavar as superfícies ou locais situados em ambientes abertos.

(6) Estrito cuidado e asseio pessoal individual.

As medidas a serem tomadas a bordo de navios serão de responsabilidade dos armadores ou das respectivas autoridades nacionais da bandeira.

NOTA: São muitos os agentes biológicos existentes atualmente, sendo os mais comuns, o Antrax e o Ebola.

916 - COMBATE A INCÊNDIO.

Cada navio em função de sua classe ou tipo terá uma lista ou grupos/equipamentos de combate às diferentes classes de incêndio, sendo importante dotar os navios de material e equipamento adequados. Isso se dará em função dos diferentes tipos de ataques citados anteriormente, aos quais poderão ser submetidos os navios durante uma travessia. Dentre o material ou equipamentos úteis para combate a incêndio, destacam-se os seguintes:

- (a) Máscara de respiração autônoma.
- (b) Aplicadores ou difusores de espuma química.
- (c) Roupas, máscaras e luvas antichamas.
- (d) Equipamentos de combate a incêndio, como bombas portáteis ou sistemas fixos de espuma nos compartimentos vitais do navio.
- (e) Sistemas portáteis de comunicações para permitir a comunicação entre o local do incêndio com a central de controle de avarias do navio.

O Comandante deverá elaborar um croqui descrevendo os compartimentos, considerando os equipamentos portáteis e fixos existentes em cada um, bem como a sua localização e tripulante responsável pelo seu uso e manutenção. Pode-se chamar esta lista de Lista de Verificação do Compartimento.

Cada indivíduo é um potencial integrante dos grupos de combate a incêndio do navio, devendo toda a tripulação conhecer e adestrar-se nas diferentes técnicas e procedimentos para combater incêndios, sob quaisquer circunstâncias.

PÁGINA EM BRANCO

LISTA DE VERIFICAÇÃO GERAL**GUIA PARA O COMANDANTE DE NAVIOS ATRAVESSAR ÁREAS PERIGOSAS**

A lista a seguir é um guia para o Comandante poder se orientar quando seu navio tiver que atravessar uma área perigosa. Os seguintes aspectos devem ser verificados:

- a. Botes ou balsas salva-vidas/abandono;
- b. Escurecimento do navio;
- c. Controle de avarias;
- d. Combate a incêndio;
- e. Saúde;
- f. Comunicações;
- g. Máquinas/eletricidade;
- h. Vestuário/equipamentos de proteção individual;
- i. Ações e exercícios; e
- j. Lixo.

(1) Considerações sobre os aspectos mencionados no item anterior:

- ◆ FASE 1: preparação inicial, fora da área de perigo;
- ◆ FASE 2: preparação final ao entrar na área de perigo; e
- ◆ FASE 3: ações posteriores ao ataque (quando couber).

a. Botes ou balsas salva-vidas/abandono.**FASE 1:**

- (1) Verificação de suas condições operativas e de sua correta disposição.
- (2) Verificação de sua dotação interna (quantidade, estado e vencimento de todos os itens).
- (3) Se possível, dotá-las de equipamentos de navegação (cartas, lápis, compassos, etc.).
- (4) Verificação de motores e respectivas palamentas.
- (5) Verificação de cabos e aparelhos de laborar.
- (6) Checagem dos sistemas de lançamento.
- (7) Colocação de coletes salva-vidas extras nas estações de guarnecimento.
- (8) Verificação do equipamento individual de abandono e suas instruções para uso.
- (9) Verificação do EPIRB, SART e transceptores VHF de emergência.

FASE 2:

- (1) Verificação das escadas de quebra-peito.
- (2) Manter botes e balsas prontos para ser arriados, caso necessário.
- (3) Colocação de material extra de primeiros socorros.
- (4) Adestramento de todo o pessoal nas técnicas de abandono e sobrevivência no mar.
- (5) Controle e verificação de roupas térmicas.

b. Escurecimento do navio.

FASE 1:

- (1) Colocação de cortinas opacas em todas as vigias e portas dos conveses abertos e na superestrutura.
- (2) Eliminação de todos os vazamentos de luz para o exterior do navio.
- (3) Pintura de luminárias e vidros que estejam sem proteção.
- (4) Inspeção criteriosa do escurecimento do navio.

FASE 2:

Retirada de fusíveis das caixas e da alimentação elétrica das luzes dos conveses abertos e setores expostos.

c. Controle de avarias.

FASE1:

- (1) Verificação das condições dos equipamentos de emergência e de controle de avarias.
- (2) Verificação das máscaras e equipamentos de respiração autônoma.
- (3) Controle de todos os extintores de incêndio (checar carga e data de vencimento).
- (4) Inspeção das roupas antichamas e dos equipamentos.
- (5) Verificação do material de combate a incêndio (mangueiras, esguichos, etc.).
- (6) Verificação e teste do sistema de borrifo automático e alarmes.

- (7) Desembarque de todos os elementos inflamáveis desnecessários.
- (8) Redução de papelada, caixas de madeiras ou de papelão, etc.
- (9) Armazenagem correta de todo o material de pintura e produtos químicos.

FASE 2:

- (1) Remoção de cortinas quando não utilizadas para escurecer o navio.
- (2) Remoção, peação e guarda em paíóis de todo o material à garra.
- (3) Remoção de todo material que possa liberar fumaça ou gases tóxicos.
- (4) Remoção de todas as luminárias ou lustres.
- (5) Remoção de tapetes, toalhas de mesa e roupas em geral.
- (6) Liberação das áreas de circulação.
- (7) Verificação e manutenção da condição de fechamento do material, somente permitindo sua violação em caso de necessidade.
- (8) Teste das luzes de emergência.
- (9) Colocação de fita adesiva nos vidros da superestrutura.
- (10) Colocação de cortinas separadoras em caso de corredores compridos.
- (11) Colocação em funcionamento de bombas de esgoto e incêndio, mantendo a pressão nas redes.

d. Combate a incêndio.

- (1) O encarregado do Controle de avarias deverá estabelecer ou considerar as seguintes informações:
 - (a) Localização do incêndio.
 - (b) Equipamento necessário ao combate.
 - (c) Qual o tipo de dano ou avaria que o incêndio pode causar ao navio.
 - (d) Ações a serem adotadas a fim de evitar a propagação do incêndio.
 - (e) Qual a fonte do incêndio (combustível).
 - (f) Rotas para acessar o local do incêndio.
- (2) Conhecido os dados do item anterior, considerar-se-á os seguintes pontos:
 - (a) Há gases ou vapores presentes.
 - (b) Necessidade de utilização de máscaras ou respiradores autônomos
 - (c) Existência de material inflamável nas proximidades.

- (d) Necessidade de efetuar o resfriamento das áreas adjacentes.
 - (e) Disponibilidade de instalações fixas de combate a incêndio.
 - (f) Vedação da ventilação a fim de não permitir que o fogo seja alimentado.
 - (g) Fechamento de todas as portas estanques ou a prova de fogo nas proximidades.
 - (h) Manter o Comandante informado.
 - (i) Consideração quanto à quantidade de equipamento e de pessoal suficiente.
 - (j) Verificação e manutenção da estabilidade do navio.
 - (k) Verificação da pressão na rede de incêndio e do correto funcionamento das bombas.
- (3) Ter sempre em mente que os elementos necessários para que exista fogo são: temperatura de ignição, oxigênio, e combustível - material ou líquido inflamável. Retirando ou diminuindo a quantidade de um deles, extinguir-se-á o incêndio.
- (4) Resfriamento das áreas próximas ao incêndio.
- O resfriamento tem a finalidade de conter a propagação do fogo. Tal ação deverá ser efetuada com cuidado para não danificar equipamentos elétricos e não afetar a estabilidade do navio.
- (5) Quando o fogo for extinto é necessário efetuar as seguintes verificações para evitar que o mesmo recrudesça:
- (a) Todo material carbonizado será mantido úmido. Se possível, deverá ser removido e jogado ao mar.
 - (b) Isolamento de todo material incandescente.
 - (c) Manutenção de uma equipe de vigilância nas proximidades mesmo, após extinto o incêndio.
 - (d) Remoção de toda a fumaça, e quando possível restabelecer a ventilação, considerando a existência de gases explosivos no local.

e. Saúde.

FASE 1:

- (1) Verificação dos estojos de primeiros socorros e seus equipamentos.
- (2) Identificação do grupo sanguíneo de toda a tripulação.
- (3) Preparação da enfermaria e verificação das condições de habitabilidade e os equipamentos necessários. Determinação de local alternativo para enfermaria.
- (4) Dotação do setor de saúde do navio com todo o material e equipamento adequado.

- (5) Preparação de estojos de primeiros socorros para os botes ou balsa salva-vidas.

FASE 2:

- (1) Verificação e manutenção de estojos de primeiros socorros em todas as estações.
- (2) Controle do funcionamento das luzes e dos geradores de emergência a fim de permitir a habitabilidade e o funcionamento dos equipamentos da enfermaria.

f. Comunicações.

FASE 1:

- (1) Verificação dos equipamentos de comunicações de emergência, inclusive os portáteis para as balsas e botes, e respectivas fontes de alimentação.
- (2) Reposição de sobressalentes e equipamentos necessários para o funcionamento e a manutenção de todos os sistemas de comunicações e equipamentos eletrônicos de bordo.

FASE 2:

- (1) Verificação do estado das antenas e suas conexões.
- (2) Verificação do funcionamento do radar.
- (3) Preparação para destruição, em emergência, de equipamentos e de documentos.

g. Máquinas e eletricidade.

Manutenção e verificação contínua dos equipamentos vitais de propulsão, energia, auxiliares, etc.

h. Vestuário.

- (1) Não se deve usar a bordo roupas de fibra ou de poliéster.
- (2) Nas áreas de perigo ou de prováveis ataques, a vestimenta será adequada para o clima, mas o pessoal deverá permanecer totalmente coberto e com a mínima exposição da pele.

i. Ações e exercícios.

- (1) Proteção contra ataque aéreo ou de míssil:
 - (a) Permanecer deitado com o rosto voltado para o piso, com um

braço sobre a cabeça e o outro abaixo.

- (b) Manter os olhos fechados e a boca aberta.
 - (c) Evitar entrar em contato com qualquer saliência da estrutura ou equipamento.
 - (d) Evitar fumar.
- (2) Todas as ações que sejam previsíveis deverão ser exaustivamente treinadas. Os exercícios deverão ser freqüentes e toda a tripulação deverá participar, em função das diferentes funções designadas ao pessoal. Os exercícios deverão também ser básicos, simples e tendo a dificuldade aumentada com o decorrer dos treinamentos. Poderão ser realizados a noite e com as luzes apagadas.

j. Lixo.

FASE 1:

Ter bolsas ou sacos suficientes para colocar o lixo.

FASE 2:

- (1) Todo lixo, se possível, deverá ser incinerado.
- (2) O lixo que não puder ser incinerado deverá ser compactado e retirado no porto.

CAPITULO 10

COMBOIOS E GRUPOS DE PESCA

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 10****COMBOIOS E GRUPOS DE PESCA**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
SEÇÃO I - GENERALIDADES	10-3
1000 - Introdução	10-3
1001 - Comando e responsabilidade do comboio	10-3
a. Oficial de Comando Tático (OCT)	10-3
b. Comodoro do comboio	10-3
c. Vice-Comodoro	10-4
d. Contra-Comodoro	10-4
e. Relação entre os navios escoltas e os navios do comboio	10-5
1002 - Hora local do comboio	10-5
1003 - Posição do navio em formatura	10-5
1004 - Bandeiras distintivas do Comodoro	10-5
1005 - Navios retransmissores de mensagens	10-6
1006 - navegação do comboio/grupo de pesca em baixa visibilidade	10-6
1007- Fundeio de navio quando em comboio	10-6
1008 - Mau tempo quando navegando em comboio	10-6
1009 - Navios desgarrados de comboio	10-6
1010 - Navios avariados quando em comboio	10-7
1011 - Entrada de porto	10-8
1012 - Conferência do Comboio	10-8
1013 - Conferência de comunicações do comboio	10-11
1014 - Pasta de instruções de navegação de comboios e de grupos de pesca	10-12

SECÇÃO II - INFORMAÇÕES ADICIONAIS PARA O EMPREGO/ MANOBRA DE NAVIOS EM COMBOIO/GRUPO DE PESCA	10-12
1015 - Formatura do comboio	10-12
1016 - Assumindo a posição no comboio	10-12
1017 - Distância entre colunas/navios	10-12
1018 - Responsabilidades dos navios guias de colunas ou de grupo	10-13
1019 - Manutenção da posição (generalidades)	10-13
1020 - Manobras no período noturno/ baixa visibilidade	10-14
1021 - Manutenção da posição designada durante a noite	10-14
1022 - considerações sobre o uso do leme durante a manobra	10-14
1023 - Navios incorporando a um comboio	10-14
1024 - Incorporação de um comboio a outro	10-14
SECÇÃO III - INSTRUÇÕES ESPECIAIS APLICÁVEIS AOS COMBOIOS COSTEIROS	10-15
1025 - Características do tráfego costeiro	10-15
1026 - Operações de comboios costeiros	10-15
1027 - Comodoro de um comboio costeiro	10-15
1028 - Dimensões do comboio costeiro	10-15
1029 – Minas	10-16
1030 - Formação do comboio	10-16
1031- Navios que se incorporam a comboio costeiro	10-16
1032 - Conferência de Comboio costeiro	10-16

CAPITULO 10**COMBOIOS E GRUPOS DE PESCA****SEÇÃO I - GENERALIDADES****1000 – INTRODUÇÃO.**

A travessia segura de um Comboio/Grupo de Pesca, doravante simplesmente comboio, dependerá de:

- a) Da organização do comboio antes da sua partida;
- b) Da condução e do controle do comboio durante sua navegação; e
- c) Da habilidade em efetuar manobras dos Comandantes durante sua permanência no comboio.

Os Comandantes deverão conhecer tudo que se refira à navegação em comboio antes da partida (Pasta de Instruções de Navegação, Conferência do Comboio ou do Grupo de Pesca, consultas e entrevistas com o NCSO, etc.). Mesmo assim, os oficiais de serviço no passadiço deverão estar sempre atentos a todos os procedimentos e rotinas que tenham implicação com as circunstâncias vigentes.

1001 - COMANDO E RESPONSABILIDADE DO COMBOIO.**a. Oficial de Comando Tático (OCT).**

É o oficial de Marinha responsável pela segurança do comboio. Suas ordens e instruções serão acatadas pelo Comodoro e por todos os Comandantes de navios do comboio.

b. Comodoro do comboio.

É o oficial da Marinha de Guerra ou Mercante, designado pela Autoridade Naval pertinente para exercer o Comando do comboio. Na ausência de escoltas ou de força de apoio, assumirá o comando pleno do comboio.

(1) O Comodoro será o responsável pela operação do comboio, pela emissão de instruções, pela disposição dos navios para navegar com segurança e pela organização das comunicações.

Caso exista um OCT, consultará esta autoridade para saber do apoio que lhe poderá ser dado. Deverá considerar-se que normalmente a capacidade da força naval subordinada ao OCT, permitirá dispor de maiores facilidades, em muitos aspectos, referentes à navegação e à segurança do comboio, do que as disponíveis pelo próprio Comodoro.

O Comodoro será o responsável pelo aprestamento e pela condução

dos navios em qualquer situação, inclusive sob ataque inimigo. Verificará que o navio guia do comboio navegue com precisão e que os demais mantenham os postos ou posições que lhes tenham sido designadas. A substituição do Comodoro, por qualquer motivo, será pelo Vice-Comodoro.

- (2) Em águas restritas, o Comodoro poderá ordenar que os navios naveguem independentemente, sob a responsabilidade dos seus Comandantes.
- (3) Os Comandantes serão sempre, em última instância, os responsáveis pela segurança e pela manobra de seus navios.
- (4) O OCT emitirá ordens/instruções ao Comodoro para que este as execute. Se os navios intercePTIrem ordens do OCT ao Comodoro, não as executarão até que as mesmas sejam retransmitidas ao comboio pelo Comodoro. Os navios, em geral, deverão estar atentos para não cumprir ordens que não lhes sejam dirigidas. Tal medida será muito importante para manter o controle e a segurança da navegação do comboio.
- (5) Em determinadas situações, o Comodoro poderá ser o Comandante de um navio mercante ou de um barco pesqueiro que possua experiência em navegação em comboio ou aquele que esteja melhor capacitado para exercer tal cargo.
- (6) O Comandante do navio que abrigue o Comodoro deverá mantê-lo informado sobre a situação de navegação, bem como sobre todos os possíveis perigos existentes, para que esse adote as medidas necessárias junto aos demais navios do comboio.

c. Vice-Comodoro.

Poderá embarcar em um navio diferente do Comodoro. Acompanhará o Comodoro em suas tarefas e estará apto a substituí-lo, caso seja necessário. Se houver necessidade de dividir o comboio, assumirá como Comodoro de uma das seções.

d. Contra-Comodoro.

É um cargo que poderá existir em grandes comboios. Se necessário, substituirá o Comodoro e o Vice-Comodoro.

- (a) Em determinadas situações, o Comodoro poderá ser o Comandante de um navio mercante ou de um barco pesqueiro que possua experiência em navegação em comboio ou aquele que esteja melhor capacitado para exercer tal cargo.
- (b) O Comandante do navio que abrigue o Comodoro deverá mantê-lo informado sobre a situação de navegação, bem como sobre

todos os possíveis perigos existentes, para que esse adote as medidas necessárias junto aos demais navios do comboio.

e. Relação entre os navios escoltas e os navios do comboio.

O propósito da escolta é:

- (1) Proteger e defender o comboio contra ações do inimigo. Os Comandantes de unidades navais e de navios mercantes serão responsáveis pela manobra e navegação segura de suas embarcações.

O Comodoro e o OCT não são responsáveis pela ação ou reação dos navios que resultem em avarias por colisão.

- (2) Manobrar sem restrições em função da situação tática vigente. Por sua vez os navios do comboio deverão manter sua posição e uma navegação segura a qualquer momento. Para evitar situações de colisão entre escoltas e navios do comboio as embarcações manobrarão em conjunto.

Normalmente, o escolta manobrará em primeiro lugar. No entanto, isso não exime os Comandantes dos navios de adotar as medidas necessárias para evitar colisões. No período noturno, se for necessário, dever-se-á acender as luzes de navegação - em caso de navegação às escuras - se tal ação for julgada pertinente e adequada.

1002 - HORA LOCAL DO COMBOIO.

Todas as horas do comboio serão expressas no fuso Zulu, sendo a mesma estabelecida pelo Comodoro.

1003 - POSIÇÃO DO NAVIO EM FORMATURA.

Cada Comandante será o responsável pela manutenção da posição do seu navio dentro da formatura. Qualquer alteração referente à sua navegação ou a do comboio deverá ser imediatamente informada ao Comodoro. Se necessário, o Comandante informará a posição do seu navio ao Comodoro, em um horário estipulado por este, em função do tamanho do comboio. Uma vez que o Comodoro fixa a posição do seu navio, esta deverá ser assumida como a posição de referência do comboio. Hoje em dia, existem aparelhos de navegação por satélites que fornecem com precisão a posição do navio no mar, a qualquer momento. Não obstante, os comandantes deverão estar sempre preparados para utilizar os métodos tradicionais de posicionamento náutico, para o caso dos sistemas eletrônicos ficarem fora de serviço.

1004 - BANDEIRAS DISTINTIVAS DO COMODORO.

O navio do Comodoro deverá envergar a bandeira XRAY, nas

circunstâncias que este considere necessário ou oportuno e, muito especialmente, durante a formação ou reagrupamento do comboio. Poderá ser usada pelo Vice-Comodoro quando este substituir o Comodoro ou quando se converter em Comodoro de uma outra seção.

1005 - NAVIOS RETRANSMISSORES DE MENSAGENS.

Quando os comboios forem extensos deverão existir navios especialmente designados para operar como retransmissores de mensagens àqueles que se encontrem mais afastados. Normalmente, será usado um holofote com abafador para reduzir a intensidade do foco. Se tiver que usar um circuito de rádio, dever-se-á emitir com aquele que possuir menor potência de transmissão.

1006 - NAVEGAÇÃO DO COMBOIO/GRUPO DE PESCA EM BAIXA VISIBILIDADE.

O Comodoro do comboio emitirá instruções para a navegação em baixa visibilidade (radar, luzes, sinais sonoros, etc.). Dever-se-á procurar pesar as medidas a ser adotadas para a baixa visibilidade, de modo a evitar colisão e a necessidade de menor exposição aos sensores inimigos.

1007 - FUNDEIO DE NAVIO QUANDO EM COMBOIO.

Em alguns casos, os comboios deverão fundear com ou sem aviso prévio. Dever-se-á fazê-lo em local abrigado, ainda que nem sempre isso seja possível. Dever-se-á ainda evitar todas as possibilidades de confusão ou atraso, no cumprimento da ordem para fundear.

Poderá ser necessário manter a formação do comboio ao fundear. Isso deverá ser informado com bastante antecedência aos navios. Caso seja decidido fundear em formatura, normalmente o navio do Comodoro será o navio guia, o qual enviará as ordens para executar a manobra. O mesmo procedimento deverá ocorrer por ocasião da partida.

1008 - MAU TEMPO QUANDO NAVEGANDO EM COMBOIO.

Durante mau tempo alguns navios não poderão manter a velocidade estipulada, sendo muito difícil para eles permanecer no comboio, sem sofrer avarias ou perder a carga armazenada. Nessas circunstâncias, deverão avisar ao Comodoro, o qual deverá procurar reduzir a velocidade do comboio ou adotar um rumo mais seguro para o grupo.

1009 - NAVIOS DESGARRADOS DE COMBOIO.

Existem dois casos em que um navio passa a condição de “navio desgarrado”:

- (a) quando tendo se atrasado em relação ao comboio, entre 5 e 10 milhas, não esteja em condições de alcançá-lo antes do anoitecer; e
- (b) quando tendo se atrasado em relação ao comboio, de 10 ou mais milhas, independentemente de que se possa ou não alcançá-lo antes do anoitecer.

Um navio desgarrado não deverá tentar incorporar-se a uma formatura durante período noturno. Deverá verificar as instruções concernentes aos navios desgarrados do comboio que devem constar da Pasta de Instruções de Navegação, que lhe foi entregue por ocasião da Conferência de Comboio. Nessa Pasta encontrar-se-á especificada a “Rota dos Desgarrados” com as instruções correspondentes. Quando o navio desgarrado for incorporado ao comboio, o Comodoro lhe designará uma nova posição ou posto na formatura. Existirão casos em que um navio ficará um pouco afastado do comboio, mas sempre nas suas proximidades, com escoltas. Nessa situação, esse navio não será considerado como desgarrado.

1010 - NAVIOS AVARIADOS QUANDO EM COMBOIO.

- (a) Se um navio for avariado e não puder manter-se na formatura, este deixará a mesma emitindo os sinais correspondentes e sempre procurando não interferir com os demais navios. Os navios avariados deverão elaborar um relatório detalhado sobre a avaria ao Comodoro.
- (b) Se um navio avariado ficar fora de controle, informará tal fato ao Comodoro e aos demais navios do comboio, emitindo os sinais correspondentes. Não haverá necessidade do comboio esperar pelo navio avariado.
- (c) Um navio que apresentar problemas em seus propulsores ou outros sistemas importantes, mas que não seja motivo de abandono da formatura, avisará imediatamente o Comodoro. No relatório deverá informar detalhadamente o defeito ou a avaria sofrida, de modo que o Comodoro avise às autoridades do próximo porto. Isso permitirá ganhar tempo na preparação para executar o reparo (sobressalentes, dique, etc.).
- (d) Exceto se for essencial, o navio procurará não deixar o comboio por um problema menor na propulsão ou em qualquer outro sistema. O navio poderá manobrar nas proximidades da formatura, tratando de não permanecer fora da área de proteção dos escoltas, caso existam.

1011 - ENTRADA DE PORTO.

- (a) Quando um comboio aproximar-se de um porto de destino, normalmente deverá adequar-se a formatura de maneira a poder entrar no porto. A maioria dos navios ficará fundeada em uma área abrigada, para daí se dirigirem ao terminal de carga/descarga. Os barcos pesqueiros adotarão um procedimento diferente, normalmente, não fundeando, exceto se necessário. A autoridade portuária ou o NCSO informará aos navios, o estado geral do porto e as instruções a serem seguidas.
- (b) Uma explicação detalhada sobre os procedimentos a serem seguidos ao aproximar-se do porto de destino, será dada por ocasião da Conferência do Comboio. O Comodoro dará as ordens e as instruções necessárias para a entrada dos navios e os cuidados a serem tomados.
- (c) Em águas restritas, próximas ao porto de destino, poderão existir minas ou campos minados. Nesse caso, serão tomadas medidas adicionais que sejam necessárias em função da ameaça. Na Conferência do Comboio serão transmitidas aos Comandantes todas as informações disponíveis sobre o assunto até o momento.

1012 - CONFERÊNCIA DO COMBOIO.

Esta Conferência tem como finalidade fazer com que o NCSO do porto de partida transmita um resumo informativo e detalhado aos Comandantes dos navios que integram o comboio. Isso significa que os navios que se incorporem a um comboio, receberão a Conferência no porto que se encontram antes de partir. Tal Conferência será realizada na oportunidade mais próxima da partida, de modo a contar com informações mais atualizadas.

O pessoal de comunicações comparecerá a uma Conferência de Comunicações com a finalidade de conhecer todo o sistema de comunicações (MERCOMMS e outros) em vigor. O nível dessa Conferência será de acordo a cada circunstância.

- (a) Comparecerão à Conferência:
 - (1) O OCT acompanhado dos Comandantes dos navios escoltas, dos oficiais de operações e de comunicações.
 - (2) Os Comandantes dos navios de apoio, e os Comandantes das aeronaves baseadas em terra.
 - (3) O Comodoro, Vice-Comodoro, Contra-Comodoro, os oficiais de comunicações do Estado-Maior do Comodoro, os Comandantes, oficiais de comunicações, os oficiais responsáveis pelos equipamentos defensivos (DEMS) dos

navios.

- (4) Os Comandantes dos navios de salvamento.
 - (5) O NCSO e o pessoal designado.
 - (6) O oficial especialista em minas.
- (b) Os participantes deverão estar preparados para discutir todos os aspectos considerados convenientes, como é o caso das Pastas de Instruções de Navegação e os Certificados de Equipamento para o comboio e outros assuntos abordados na ocasião.
- (c) Assuntos a serem tratados na Conferência:
- (1) Pelo NCSO.
 - (a) Lista de navios do comboio.
 - (b) Breve explicação sobre a organização de comando, as obrigações a respeito da segurança e da navegação do comboio.
 - (c) Procedimentos para a saída de porto.
 - (d) Observações sobre os equipamentos e o pessoal.
 - (e) Explicações e atualização de publicações e documentos. Outras instruções pertinentes.
 - (f) Necessidade do estrito cumprimento: das ordens de saída, das instruções de rotas e de comunicações, das publicações e normas em vigor.
 - (g) Diagrama de formatura do comboio. Postos guarnecidos pelos navios do Comodoro, Vice-Comodoro, Contra-Comodoro e seus respectivos indicativos de identificação.
 - (h) Necessidade de estar pronto para suspender na hora indicada para evitar atrasos.
 - (i) Normas locais sobre a praticagem.
 - (j) Informações gerais sobre a proteção do comboio.
 - (k) Procedimento a ser seguido em caso de atraso na hora de suspender.
 - (l) Ocasião da abertura dos envelopes lacrados constantes da Pasta de Instruções de Navegação (caso tenham sido

entregues).

- (m) Necessidade de se manter em sigilo absoluto tudo referente ao comboio, mesmo após a sua dissolução.
- (n) Exames dos Certificados de Equipamentos do comboio.
- (o) Considerações especiais para Grupos de Pesca e sua permanência na Zona de Pesca.

(2) Pelo Comodoro do comboio.

- (a) Importância da manutenção da posição designada ao navio. Manobras para deixar a formatura, navios desgarrados e mudanças de rumo do comboio.
- (b) Procedimentos para mau tempo ou nevoeiro.
- (c) Necessidade de colocar vigias e considerações sobre o uso de artefatos pirotécnicos.
- (d) Atender os sinais táticos e cumpri-los adequadamente.
- (e) Escurecimento dos navios.
- (f) Instruções para jogar lixo ao mar e efetuar esgoto de porões.
- (g) Procedimentos em situação de ataque inimigo. Organização para salvamento e normas para exercícios de combate.
- (h) Organização interna e navegação do comboio.
- (i) Procedimentos para incorporação/desincorporação de navios.
- (j) Chegada do comboio ao destino.
- (k) Procedimentos para uma eventual dispersão do comboio. Instruções para reagrupar-se, após passado o perigo.
- (l) Outros aspectos importantes como: Ataque Nuclear, Guerra Química e Biológica, Mensagens MERWARN, armamento do inimigo, etc.

(3) Pelo OCT.

- (a) Disposição e emprego dos escoltas.

- (b) Ações diante um ataque iminente em progresso. Armas do inimigo.
 - (c) Método de dispersão/reunião posterior do comboio.
 - (d) Procedimentos para navio avariado ou afundando.
 - (e) Reabastecimento dos escoltas e manobras para transferência de cargas/pessoal no mar.
- (4) Pelo oficial de comunicações do OCT.
- (a) Instruções gerais de comunicações.
 - (b) Silêncio Eletrônico e normas de segurança.
 - (c) Designação de navios guarda radar e rádio.
 - (d) Normas e tabelas de autenticação e reconhecimento.
 - (e) Circuitos de comunicação interna do comboio.
- (5) Pelo Comandante do Grupo Aéreo.
- (a) Emprego das próprias aeronaves.
 - (b) Operações aéreas por navio aeródromo.
 - (c) Prováveis tipos de aeronaves inimigas e seu armamento.
- (6) Pelo oficial de Guerra de Minas.
- (a) Resumo de informações atualizadas sobre a ameaça de minas. Possibilidades e classe de minas do inimigo.
 - (b) Instruções de segurança, navegação em canal varrido, precauções do controle de avarias no que tange a explosões dos diferentes tipos de minas.
- (d) Respostas às perguntas feitas pelos Comandantes.

Como parte final da Conferência, os Comandantes formularão todas as perguntas julgadas necessárias a fim de sanarem suas dúvidas.

1013 - CONFERÊNCIA DE COMUNICAÇÕES DO COMBOIO.

O NCSO organizará a conferência, a qual normalmente contará com a presença dos oficiais e operadores de rádio dos navios e dos oficiais

de comunicações. Geralmente, tal conferência será realizada logo após a decisão de se formar o comboio.

1014 - PASTA DE INSTRUÇÕES DE NAVEGAÇÃO DE COMBOIOS E DE GRUPOS DE PESCA.

Serão preparadas e entregues pelo NCSO antes da Conferência do Comboio. Assim, o Comandante estará preparado e em condições de sanar suas dúvidas durante a referida Conferência.

SEÇÃO II - INFORMAÇÕES ADICIONAIS PARA O EMPREGO/MANOBRA DE NAVIOS EM COMBOIO/GRUPO DE PESCA

Os Comandantes deverão assegurar-se de que tais informações sejam do conhecimento de todos os oficiais que fazem serviço no passadiço.

1015 - FORMATURA DO COMBOIO.

- (a) O posicionamento dos navios no comboio denominar-se-á "Formatura do comboio".
- (b) Esta formação será ordenada pelo OCA, OCT, Comodoro ou pelo NCSO e será incluída na Pasta de Instruções de Navegação. No mar, a formação será de responsabilidade do OCT ou do Comodoro, os quais poderão alterá-la.

1016 - ASSUMINDO A POSIÇÃO NO COMBOIO.

- (a) Quando um comboio estiver em formação, os navios deverão assumir suas posições em relação ao navio guia, o mais rápido possível, evitando-se correr riscos de colisão.
- (b) Se o comboio possuir seções/grupos, os navios deverão se basear na posição dos guias dessas seções/grupos a fim de se posicionarem. Os guias das seções/grupo posicionar-se-ão em relação ao guia do comboio.
- (c) Enquanto estiverem se posicionando, os navios deverão sinalizar com bandeiras/galhardetes, mostrando a sua intenção de movimento. Somente as arriarão quando o navio do Comodoro arriar a bandeira XRAY, o que significa que o comboio está em posição.

1017 - DISTÂNCIA ENTRE COLUNAS/NAVIOS.

Dependem do indicado no Plano de Formação escolhido, sendo inicialmente estabelecido na Pasta de Instruções de Navegação. Poderá ser alterado no mar, pelo Comodoro ou pelo OCT, caso seja necessário.

1018 - RESPONSABILIDADES DOS NAVIOS GUIAS DE COLUNAS OU DE GRUPO.

- (a) Manter sua posição em relação ao navio guia do comboio.
- (b) Enviar sinais visuais aos navios de sua coluna ou grupo.
- (c) Informar ao Comodoro qualquer notícia referente à sua coluna ou grupo (navios faltosos, avariados, desconhecidos que se aproximam, etc.).

1019 - MANUTENÇÃO DA POSIÇÃO (GENERALIDADES).

- (a) A manutenção correta da posição designada na formatura será sumamente importante, devendo o navio procurar não afastar-se da mesma.
- (b) O navio guia do comboio efetuará variações de velocidade a fim de manter a velocidade de avanço da formatura (SOA). Os demais navios deverão manobrar de modo a permanecer na posição designada.
- (c) Ao ajustar a velocidade, um navio deverá considerar a posição daquele que se encontra a ré. De qualquer forma, a manutenção da posição deverá ser efetuada de forma visual, complementando-se a manobra com o radar.
- (d) Os navios que não puderem manter a mesma velocidade do comboio, deverão imediatamente informar tal situação ao Comodoro.
- (e) Quando executando um plano de ziguezague, é possível que um navio saia de posição, ficando a ré da formatura. Em decorrência, manobrá como necessário para reassumir sua posição, independentemente da pernada do plano no momento, de maneira a retornar o quanto antes ao seu posto. Uma vez na posição, reassumirá o plano de ziguezague em voga.
- (f) Antes de partir, o Comandante e seus oficiais deverão estudar todos os detalhes contidos na Pasta de Instruções de Navegação, sobretudo no que se refere à velocidade, manutenção da posição e manobras em formatura. Em caso de dúvidas o Comandante deverá:
 - (1) Saná-las, por ocasião da Conferência do Comboio.
 - (2) Perguntar diretamente ao NCSO.

1020 - MANOBRAS NO PERÍODO NOTURNO/ BAIXA VISIBILIDADE.

Sempre que possível, as manobras, nesses casos, serão informadas pelo Comodoro com a devida antecedência. Isto permitirá aos Comandantes tomar todas as medidas necessárias para cumprir as instruções estabelecidas sem atrasos.

1021 - MANUTENÇÃO DA POSIÇÃO DESIGNADA DURANTE A NOITE.

Os navios tendem a desgarrar-se de suas posições durante o período noturno, sendo o alvorecer um momento adequado para a realização de ataque ao comboio. Por sua vez, se os navios se dispersarem demasiadamente e, caso exista escolta, ficará dificultada a proteção dos navios do dispositivo. Tal fato poderá produzir uma redução na eficiência do arranjo tático para a proteção a ser executada, pois alguns navios poderão ficar fora do perímetro ou dispositivo de defesa.

1022 - CONSIDERAÇÕES SOBRE O USO DO LEME DURANTE A MANOBRA.

- (a) Quando o guia do comboio alterar o rumo, este deverá usar um ângulo de leme que atenda à manobra de todos os navios da formatura. As curvas de giro de cada navio que integram um comboio são variados e muitas serão maiores que o do guia.
- (b) Se por razões de emergência o OCT ou o Comodoro prever que ordenará uma guinada para afastar-se de um perigo, este deverá explicar esta manobra durante a Conferência do Comboio.
- (c) Os navios que possuem piloto automático ou sistemas de navegação/governo sofisticados, deverão avaliar seu uso durante a permanência dos mesmos no comboio.

1023 - NAVIOS INCORPORANDO A UM COMBOIO.

Ser-lhes-ão designadas as posições que estiverem vagas. Assumirão o indicativo de chamada interna do comboio, de acordo com a posição que ocuparem.

1024 - INCORPORAÇÃO DE UM COMBOIO A OUTRO.

Será efetuada de acordo com as ordens do Comodoro do comboio principal. Se possível, a incorporação deverá ser coordenada em detalhes, pelos respectivos NCSO, antes da partida de ambos os comboios.

Normalmente, o comboio que se incorporar o fará pelo setor de popa do principal, permanecendo em uma posição que permita facilmente a sua desincorporação.

Os navios do comboio incorporado assumirão as posições ordenadas e os correspondentes indicativos de chamada internos da formatura. Se o Comodoro considerar pertinente, poderá trocar navios de posições para atender à segurança e à manobra.

SECÇÃO III - INSTRUÇÕES ESPECIAIS APLICÁVEIS AOS COMBOIOS COSTEIROS

1025 - CARACTERÍSTICAS DO TRÁFEGO COSTEIRO.

- (a) As características do tráfego costeiro são:
 - (1) A duração da travessia é normalmente mais curta que a oceânica.
 - (2) As rotas encontram-se dentro da plataforma continental e próxima à costa. Estas águas poderão ser pouco restritas ou profundas, especialmente vulneráveis à minagem. Rotas de evasão serão difíceis de serem concebidas ou determinadas.
- (b) O tráfego costeiro estará composto de todos os tipos e tamanhos de navios. Será integrado, inclusive, por aqueles dirigidos ou oriundos de travessias oceânicas. A decisão de se formar comboios costeiros ou determinar a navegação de navios como independentes é do Comandante da Área.
- (c) Ao chegar ao porto de destino o Comandante do navio deverá informar ao NCSO.

1026 - OPERAÇÕES DE COMBOIOS COSTEIROS.

O núcleo de um comboio costeiro será normalmente um escolta administrativo. Tal navio percorrerá, desde a sua partida, todos os portos intermediários até o porto de destino final, seguindo uma ordem cronológica de datas de passagem pelos portos. Os navios dos portos intermediários vão se incorporando à medida que o comboio vai passando por eles. Da mesma forma, procederão os que se desincorporam.

1027 - COMODORO DE UM COMBOIO COSTEIRO.

Será normalmente um Oficial de Marinha embarcado no navio escolta administrativo.

1028 - DIMENSÕES DO COMBOIO COSTEIRO.

A dimensão e a formatura do comboio serão de acordo com a área onde o mesmo for navegar. Quando se formar uma coluna simples, esta não deverá ser maior que 25 navios.

1029 - MINAS.

As rotas em águas pouco profundas serão adequadas às operações de minagem pelo inimigo.

1030 - FORMAÇÃO DO COMBOIO.

- (a) Os comboios costeiros deverão ter uma formação que não possuam uma testa considerável e dependerão da situação tática vigente, bem como das áreas pelas quais vão navegar.
- (b) Nas saídas/entradas de porto e em canais ou passagens estreitas, normalmente, navegarão em coluna.
- (c) As formaturas em mar aberto serão ajustadas de acordo com os possíveis ataques do inimigo.
- (d) O navio núcleo do comboio costeiro não deverá ocupar uma posição definida na formatura, podendo alterá-la a qualquer tempo durante a singradura.

1031 - NAVIOS QUE SE INCORPORAM A COMBOIO COSTEIRO.

Os navios incorporados poderão ser posicionados nos setores de popa do comboio. Em alguns casos, serão posicionados de acordo com o diagrama específico da formatura adotada.

1032 - CONFERÊNCIA DE COMBOIO COSTEIRO.

O conceito é idêntico ao tratado no item 1012, com as devidas exceções em função de suas peculiaridades.

CAPITULO 11

EQUIPAMENTOS DE COMBOIO

PÁGINA EM BRANCO

**ÍNDICE
CAPITULO 11****EQUIPAMENTOS DE COMBOIO**

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
1100 - Generalidades	11-3
1101 - Luzes atenuadas para uso noturno	11-3
1102 - Guarda de documentos classificados	11-3
1103 - Luzes de navegação	11-4
1104 - Escurecimento do navio	11-4
1105 - Certificado de equipamentos de comboio	11-4

PÁGINA EM BRANCO

CAPITULO 11**EQUIPAMENTOS DE COMBOIO****1100 - GENERALIDADES.**

Para participar de comboios em CNTM/S, os navios deverão embarcar uma série de equipamentos especiais, os quais são divididos em três categorias:

- CATEGORIA 1: Aqueles que, normalmente, constam da dotação de bordo em tempo de paz, tais como equipamentos de comunicações, jogo de bandeiras, lâmpadas coloridas com reguladores de intensidade, luzes especiais para indicar navio sem governo, com alimentação de emergência, etc.);
- CATEGORIA 2: Aqueles que, normalmente, não se encontram a bordo mas são de fácil obtenção no comércio, tais como letreiros com o nome do navio, arranjos para escurecimento do navio, luz de alcançado, etc.); e
- CATEGORIA 3: Aqueles que, especialmente, são obtidos fora da linha comercial normal, tais como cofres para guarda de material classificado, binóculos infravermelhos, luzes de navegação com dispositivo para ajuste de intensidade, etc.).

O fornecimento de equipamentos especiais ou de Categoria 3 é de responsabilidade das autoridades nacionais, as quais deverão indicar onde adquiri-los quando for necessário.

1101 - LUZES ATENUADAS PARA USO NOTURNO.

São lâmpadas de cor vermelha normalmente usadas para favorecer a adaptação da visão na passagem para a escuridão total.

Se não puder usar lâmpadas de cor vermelha, poder-se-á utilizar de outras cores, desde que atenuadas. As lâmpadas de cor vermelha são indicadas para uso no passadiço, mesa de navegação e timão. As lanternas de uso em conveses exteriores serão usadas com filtros coloridos para diminuir sua intensidade.

1102 - GUARDA DE DOCUMENTOS CLASSIFICADOS.

O navio deverá ser dotado de dois armários ou cofres de metal, perfurados para guardar os documentos classificados a bordo. Um deles deverá ficar no passadiço e o outro na estação rádio. Deverão ser fixados de maneira que possam ser facilmente removidos e lançados ao mar (iminente captura pelo inimigo, incêndio, etc). Caso o navio não possua tais armários, os documentos classificados deverão ser guardados em lugar seguro, próximos ao passadiço e estação

rádio. Em caso de ser ordenada a destruição de material sigiloso, tais documentos deverão ser lançados ao mar em sacos perfurados e lastrados. Se houver tempo suficiente, deverão ser totalmente incinerados.

1103 - LUZES DE NAVEGAÇÃO.

(a) Luzes de mastro e de costado.

Estas luzes deverão possuir um dispositivo regulador de intensidade e se possível deverão ser alimentadas por circuitos distintos.

(b) Luz de alcançado e de popa.

Deverão ser acesas a partir do passadiço.

1104 - ESCURECIMENTO DO NAVIO.

Quando navegando em comboio ou mesmo como independente, será necessário observar certas regras para não ser detectado pelo inimigo, principalmente a de adotar o procedimento para navegação às escuras. Nessa ocasião, toda a tripulação deverá empenhar-se em não permitir o vazamento de nenhum fecho de luz para o exterior do navio.

1105 - CERTIFICADO DE EQUIPAMENTOS DE COMBOIO.

O NCSO inspecionará os equipamentos do Comboio e emitirá um "Certificado de Equipamentos de Comboio". Existem dois tipos de certificados:

- Certificado "LIVRE" ou "PLENO" - Significa que o navio está com todos os equipamentos determinados pelas Autoridades Navais Aliadas.
- Certificado "POR VIAGEM" - Significa que o certificado tem validade somente para aquela viagem. Ou seja, o navio não cumpriu todas as exigências das Autoridades Navais Aliadas, mas isso não causa a sua detenção. Uma lista com todas as deficiências e exigências será entregue ao Comandante do navio, o qual não obterá o Certificado LIVRE ou PLENO, até saná-las. Uma cópia desse certificado ficará a bordo e a outra com o NCSO.

CAPITULO 12

INSTRUÇÕES DE COMUNICAÇÕES

PÁGINA EM BRANCO

ÍNDICE CAPITULO 12

INSTRUÇÕES DE COMUNICAÇÕES

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
SEÇÃO I - GENERALIDADES	12-3
1200 - Tipos de comunicações disponíveis no Comboio	12-3
1201 - Responsabilidades dos Comandantes	12-3
1202 - Plano de comunicações	12-3
1203 - Oficiais navais de ligação	12-4
1204 - Estado-maior no Comboio	12-4
1205 - Procedimentos de reconhecimento, identificação e autenticação de mensagens	12-5
1206 - Bandeira do Comboio	12-5
1207 - Serviço de inspeção de porto	12-5
SEÇÃO II - INSTRUÇÕES ESPECIAIS PARA SINALIZAÇÃO / COMUNICAÇÕES NO COMBOIO	12-6
1208 - Sinais/comunicações no comboio	12-6
1209 - Hora indicada nos sinais/comunicações	12-6
1210 - Indicativos do comboio	12-6
SEÇÃO III - PROCEDIMENTO RADIOTELEFÔNICO	12-7
1211 - Generalidades	12-7
1212 - Alfabeto	12-7
1213 - Pronúncia de números	12-8
1214 - Palavras que significam um procedimento específico (prowords)	12-8
1215 - Formato de mensagem	12-10
1216 - Regras gerais de operação	12-10
1217 - Retransmissão	12-13

1218 - Método “sem recibo”	12-14
1219 - Método de execução imediata	12-14
1220 - Enemy Contact Report (ECR)	12-16
1221 - Medidas contra bloqueio e despistamento	12-17
1222 - Perda de contato no circuito VHF	12-17
1223 - Transmissão por partes	12-17
SEÇÃO IV – COMUNICAÇÕES POR LAMPEJOS	12-19
1224 - Generalidades	12-19
1225 - Método de execução	12-19

CAPITULO 12

INSTRUÇÕES DE COMUNICAÇÕES

SEÇÃO I - GENERALIDADES

1200 - TIPOS DE COMUNICAÇÕES DISPONÍVEIS NO COMBOIO.

Instruções adicionais serão colocadas na Pasta de Instruções de Navegação e na Conferência do Comboio. Os seguintes tipos de comunicações estão disponíveis para utilização no comboio:

- Primário: radiotelefonia VHF/UHF baixa potência;
- Secundário: holofote; e
- Terciário: comunicações por satélite, quando disponível.

Ainda que a sinalização por holofote seja difícil, deve-se considerar que em muitas ocasiões de silêncio rádio seu uso será necessário. Assim, o sistema de comunicações por holofote deverá ser mantido vigente e praticado assiduamente.

Os procedimentos de radiotelefonia e holofote a serem usados no comboio constam das seções III e IV do presente capítulo.

Normalmente a comunicação por bandeiras não será utilizada no comboio, bem como nunca deverá ser usada para executar manobras. Quando for aceitável o uso do referido método, os navios deverão observar os procedimentos constantes do Código Internacional de Sinais (CIS).

1201 - RESPONSABILIDADES DOS COMANDANTES.

Os Comandantes devem assegurar-se de que todo o pessoal responsável pelas comunicações esteja ciente de suas funções e conheça as instruções necessárias para cumprir suas tarefas, incluindo o controle de emissões e a segurança das comunicações. Deve-se prestar especial atenção às modificações e atualizações que são ordenadas.

Maiores explicações a respeito encontram-se no Suplemento de Comunicações.

1202 - PLANO DE COMUNICAÇÕES.

Os requisitos internos de comunicações do comboio serão especificados nos Planos de Comunicações que encontram-se na Pasta de Instruções de Navegação. Exige-se, no mínimo, uma rede de rádio comunicações em VHF para o tráfego operativo/administrativo

entre o comboio e os navios da escolta. A citada rede será controlada pelo Comodoro que terá um registro pormenorizado do tráfego de mensagens. Os navios, em função do pessoal disponível, deverão fazer registro das mensagens trafegadas, do modo mais completo possível.

A potência de emissão deverá ser a mais baixa possível e compatível com a confiabilidade das comunicações no comboio. Deve-se dispor de vários canais/circuitos de VHF secundários e de emergência, em caso de interferência ou bloqueio intencional (“JAMMING”).

Além da Guarda de Socorro e dos circuitos já mencionados, deverão existir outros canais de VHF para serem utilizados pelo Comodoro a fim de:

- Efetuar intercâmbio de informações com o OCT; e
- Transmitir mensagens aos navios (recebidas pela estação rádio coletora do navio do Comodoro) quando da ocorrência de condições desfavoráveis de propagação.

1203 - OFICIAIS NAVAIS DE LIGAÇÃO.

Em tempo de conflito armado, podem ser designados Oficiais Navais de Ligação (NCO) aos navios a fim de auxiliar os Comandantes no que tange às comunicações táticas e procedimentos de manobras em comboio, atendendo aos seguintes aspectos:

- Organização e conteúdo das Pastas de Instruções de Navegação.
- Publicações classificadas.
- Utilização e compreensão do conteúdo do presente manual.
- Manutenção das posições designadas e manobras dos navios na formatura.
- Procedimentos de comunicações e sinalização por holofote.
- Registros estabelecidos durante o CNTM.
- Controle de emissões e do material criptográfico.
- Operações com helicópteros.

1204 - ESTADO-MAIOR NO COMBOIO.

O Comodoro, o Vice-Comodoro e o Contra-Comodoro têm, normalmente, um grupo de Oficiais que formam o seu Estado-Maior. Esse grupo tem a responsabilidade de mantê-lo informado quanto a

todos os aspectos referentes aos navios, cumprindo, assim, todas as diretrizes estabelecidas pelo Comodoro, assim como verificar o seu cumprimento pelos navios de acordo com as doutrinas em vigor. Portanto, é de suma importância que o Estado-Maior sempre trabalhe em equipe e integrado aos demais oficiais do navio, no qual esteja embarcado o Comodoro.

1205 - PROCEDIMENTOS DE RECONHECIMENTO, IDENTIFICAÇÃO E AUTENTICAÇÃO DE MENSAGENS.

Quando navegando incorporado ou nas proximidades de uma Força Naval, o material codificado/cifrado a ser utilizado nos procedimentos de reconhecimento, identificação e autenticação será entregue a cada navio pelas autoridades da ORGACONTRAM.

Quando solicitado por navios de guerra, aeronaves, navios ou postos de controle, os navios deverão identificar-se imediatamente. As instruções e os códigos de reconhecimento e identificação deverão estar sempre disponíveis no passadiço.

1206 - BANDEIRA DO COMBOIO.

Antes da partida, o NCSO deverá entregar uma bandeira distintiva para ser içada pelos navios de um determinado comboio e navios de escolta, a fim de facilitar o reconhecimento mútuo dos navios envolvidos. Será usada no período diurno e somente por um espaço limitado de tempo.

1207 - SERVIÇO DE INSPEÇÃO DE PORTO.

Em algumas circunstâncias, poderá ser necessário efetuar inspeções por parte das autoridades nacionais dos navios que adentram ao porto. Nesse caso, a embarcação que leva a bordo a comissão inspetora ostentará uma bandeira identificadora, a qual deverá ser conhecida pelos navios que demandem o porto. Os navios que deverão ser examinados fundearão, em local designado para tal, e deverão içar um sinal indicativo de que o navio será inspecionado.

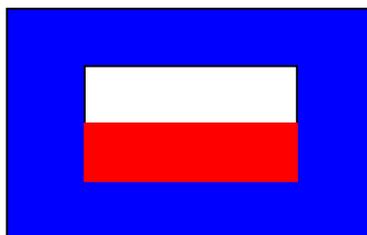


Figura 12-1: Exemplo de bandeira de Serviço de Inspeção de Porto

SEÇÃO II - INSTRUÇÕES ESPECIAIS PARA SINALIZAÇÃO / COMUNICAÇÕES NO COMBOIO

1208 - SINAIS/COMUNICAÇÕES NO COMBOIO.

Os navios do comboio deverão utilizar as normas e procedimentos de comunicações de acordo com os capítulos 13 e 14 desta publicação e do Código Internacional de Sinais (CIS - INTERCO).

A maior parte dos sinais/comunicações requeridas nas operações do comboio poderão ser encontrados nos capítulos 13 e 14 desta publicação. O capítulo 13 contém o significado dos galhardetes numerais e dos sinais de bandeira (diferentes do CIS-INTERCO), os quais serão usados continuamente no comboio.

Código INTERCO. A palavra INTERCO precederá os sinais retirados do CIS quando forem transmitidos sinais do mencionado código por radiotelegrafia ou holofote. Quando utilizando o Código INTERCO por bandeiras, o grupo será precedido pelo galhardete CODE.

Existem dois tipos de sinais a ser utilizados, a saber:

- Sinais que contêm ordens; e
- Sinais que contêm instruções/informações.

Algumas ordens, por suas características, deverão ser executadas simultaneamente. Para tal, usar-se-á o método de execução descrito na Seção III.

1209 - HORA INDICADA NOS SINAIS/COMUNICAÇÕES.

A menos que seja indicado, na elaboração de mensagens será utilizada a hora do meridiano de GREENWICH (Z). Quando possível, existirá um relógio com a hora mencionada no passadiço do navio, o qual deverá estar visível de modo que todos aqueles que tenham necessidade de conhecer a hora oficial (Z).

O tempo estipulado para identificar, interpretar e responder um sinal/comunicações está especificado na Seção III.

1210 - INDICATIVOS DO COMBOIO.

Serão usados como indicativos para radiotelegrafia e holofote, aqueles designados de acordo com sua posição na formatura. Segue abaixo um exemplo de transmissão em radiotelegrafia:

EXEMPLO: NAVIO ALFA UNO..... (ALFA UNO é o designador de posição).

Indicativos especiais de chamada usados no comboio.

NAVIO / AUTORIDADE	INDICATIVO
Comodoro	TOURO/BULL
Vice-Comodoro	BEZERRO/CALF
Contra-Comodoro	POTRO/COLT
Coletivo do Comboio	EQUIPE/TEAM
Seção	SACO/SACK (seguido por 1,2...)
OCT	CHEFE/BOSS
Coletivo navios escolta	BANDA/GANG
Escolta individual	SODA/SODA
Navios de Resgate	CORTIÇA/CORK
Navios com mísseis guiados	DISPARO/SHOT
Aeronaves Escoltas / Apoio	TABELA/PLANK
Navios Desgarrados	PREGUIÇOSO/LAZY

SEÇÃO III - PROCEDIMENTOS RADIOTELEFÔNICO

1211 - GENERALIDADES.

Os procedimentos radiotelefônicos descritos serão utilizados por todos os circuitos estabelecidos no comboio. O Comodoro do comboio será a autoridade controladora da rede. A disciplina nesses circuitos é essencial para a manutenção da eficiência das comunicações.

1212 - ALFABETO

Será usado o CIS para designação das letras.

As palavras mais difíceis, as quais deverão ser soletradas, serão precedidas da palavra “soletrando” (spell).

EXEMPLO:

XIROJDO – SOLETRANDO XRAY INDIA ROMEO OSCAR JULIETT
DELTA OSCAR – XIROJDO.

1213 - PRONÚNCIA DE NÚMEROS.

Quando números forem transmitidos por radiotelefonia, e em caso de dificuldade ou possibilidade de erro, soletrar-se-ão os dígitos.

EXEMPLO:

1600: UNO SEIS ZERO ZERO

NOTA: Se for necessário usar o CIS em inglês, dever-se-á considerar a pronúncia.

1214 - PALAVRAS QUE SIGNIFICAM UM PROCEDIMENTO ESPECÍFICO (PROWORDS).

As seguintes palavras possuem significado específico para serem usadas nos circuitos de radiotelefonia do comboio.

PALAVRA	ABREVIATURA	SIGNIFICADO
Alarme Alarme Alarme	Alarme x 3	Navio à vista/detectado que ele está sendo atacado por forças hostis/inimigas. Esta mensagem interromperá qualquer transmissão em progresso.
Aqui (This is...)	De	Esta transmissão tem como origem o indicativo de chamada que se segue.
Autenticação	AU (Auth)	O navio chamado responde ao pedido de autenticação.
A autenticação é	AU É (Auth is...)	A autenticação desta mensagem é...
Autentico	AU Co (I Auth)	O grupo que se segue é em resposta ao pedido de autenticação.
Traço (Usado em INTERCO ou em outros códigos)	Tack	Indica separação entre os grupos ou caracteres, que se não fossem separados teriam outro significado.
Estação desconhecida/Navio que chama	AA	Dirigindo-se a uma estação desconhecida ou não identificada.
Câmbio	R	Este é o final de uma transmissão que necessita de resposta.
Aguardar Execução	CMEJ (IX)	Esta mensagem será executada pelo Método Executivo Normal.
Correção	C	Quando cometido algum erro na transmissão. A transmissão continuará com a última palavra corretamente transmitida.
É só	AR	Final de transmissão. Não requer resposta.
Soletrando	(SPELLING)	Soletrar foneticamente a palavra.
Destinatários/para	TO	Destinatário de mensagem.
Executar (Método de Execução)	EJ (IX...)	Será executada (ordem) a mensagem ou sinal a que se refere. O cumprimento da ordem se dará quando do recebimento da palavra EXECUTAR, normalmente precedido pela palavra ATENÇÃO (STANDBY).
Erro	WG	A última transmissão foi incorreta. A versão correta é
Exceto	EXC (XMT)	A estação que se segue foi excetuada do indicativo de chamada coletivo.

PALAVRA	ABREVIATURA	SIGNIFICADO
Aguarde	ES (AS)	Pausa por segundos. Se a pausa for maior, transmite-se "Esperar, é só".
Grupos	GR	Esta mensagem contém o número de grupos indicados.
Fale pausadamente/Transmita mais lentamente.	HD (SS)	Sua transmissão está demasiadamente rápida. Fale/transmita mais pausadamente.
Cancele esta transmissão, é só. (Anular)	ANULAR (DISRAR)	Esta transmissão está incorreta. (Esta transmissão deverá ser usada para anular totalmente uma mensagem, desde que a mesma tenha sido recebida pelo destinatário).
Hora	TIME	Hora de transmissão da mensagem, "Hora..... "
Info	INFO	Os indicativos de chamada que se seguem são somente endereçados de informação.
INTERCO	INTERCO	O grupo que se segue é do Código Internacional de Sinais.
Devolva	LN (RB)	Repita esta transmissão exatamente como você a recebeu.
Devolvendo (I READ BACK)	YLN (IRB)	Segue-se resposta às instruções de ler novamente a mensagem.
Quebrar silêncio	NEGAT SIL	Quebrar silêncio rádio. Esta mensagem deverá ser autenticada.
Negat/Negativo	NEGAT	a - Não/Negativo. b - Anular mensagem.
Sem recibo	NC (F)	O navio chamado não acusará o recebimento desta chamada de transmissão. Quando se usar este sinal, a transmissão terminará em "é só".
Palavra antes	PA (WA)	A palavra que precede a.....é.....
Palavra depois	PD (WB)	A palavra que segue a.....é.....
Palavra dobrada	PDV (WT)	Dificuldade de Comunicações. Transmita cada frase ou grupo duas vezes. Este sinal poderá ser transmitido como ordem ou solicitação.
Passar/Trocar para	(KICK)	Ordem executada para passar ou trocar um canal de VHF indicado.
Origem	FM	Origem da mensagem.
Recebido	R	Recebida sua última transmissão satisfatoriamente.
Repita	RPT/IMI	Repita parte ou toda sua última transmissão.
Retransmita	T	Retransmita/transmita esta mensagem a todos os destinatários indicados.
Separa	BT	Usado para separar palavras ou texto de outra parte da mensagem.
Segue mensagem	MSG	Segue-se uma mensagem que deverá ser registrada.
Silêncio (repetido 3 vezes)	SIL (x 3)	Cessar transmissão imediatamente. Normalmente esta mensagem deverá ser autenticada. O silêncio será mantido até que seja cancelado por outra mensagem.
Tudo depois	TD (AA)	A parte da mensagem que se segue é.....
Tudo antes	TA (AB)	A parte da mensagem precedente é.....
Verifique	VE (VFY)	Usado por um navio que tenha recebido uma mensagem e que deseja assegurar-se com o origem de que o texto da referida mensagem está correto.

PALAVRA	ABREVIATURA	SIGNIFICADO
Verificado	YVE (IVFY)	O que se segue foi verificado conforme solicitação recebida.

1215 - FORMATO DE MENSAGEM.

A seguir é descrito o formato de mensagem de radiotelefonia que é usada no comboio (Ver capítulo 5 do Suplemento de Comunicações).

Formato de Mensagem

PARTE	CONTEÚDO
CHAMADA	Destinatários, esta é a estação de origem.
CABEÇALHO/PREÂMBULO	Instruções da mensagem: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sem recibo ▪ A seguir ▪ Retransmita ▪ Devolva ▪ Hora ▪ Grupo ▪ Aguardar Execução <div style="text-align: right; margin-top: -20px;">} Opcional</div>
TEXTO	Texto da mensagem claro/codificado
FINAL	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> Hora Repetindo A autenticação é... </div> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div>Opcional</div> </div> <p>Indicativos de chamada de estações que desejam que respondam – CÂMBIO ou É SÓ</p>

NOTA: As partes estarão separadas pela palavra “SEPARA” (BREAK). Quando usando data-hora, este identificará a mensagem.

1216 - REGRAS GERAIS DE OPERAÇÃO.

Para evitar a confusão que resultará da interrupção de transmissões em execução, os operadores deverão estar atentos às comunicações em curso e assegurar-se de que o circuito não está ocupado antes de iniciar uma transmissão.

Por razões de segurança, e sempre que possível, as transmissões por radiotelefonia serão curtas e concisas, usando-se os sinais tratados no capítulo 14 da presente publicação em linguagem clara.

A transmissão por radiotelefonia será efetuada com a modulação correta, utilizando-se frases simples de forma clara e lenta (não palavra por palavra), devendo-se ser evitada a linguagem coloquial. As palavras não devem se sobrepor e nem agrupar-se na transmissão. Para facilitar o pedido de repetições, assegurar a confiabilidade e permitir uma transmissão ininterruPTI, todas as mensagens deverão estar redigidas ou registradas, favorecendo assim a retransmissão de forma correta.

Estabelecimento de Comunicações. Antes de iniciar a transmissão de uma mensagem na rede do circuito VHF, será necessário efetuar uma chamada de advertência envolvendo as estações a fim de verificar se as transmissões estão audíveis e compreensíveis.

EXEMPLO:

O Comodoro transmite:

EQUIPE AQUI TOURO, CÂMBIO

Cada navio responderá em seqüência alfanumérica de acordo com o designador da posição:

AQUI ALFA UNO, CÂMBIO
AQUI ALFA DOIS, CÂMBIO
ETC.

Assim que todos os que foram chamados responderem, o Comodoro transmitirá:

EQUIPE AQUI TOURO, CIENTE É SÓ.

Cada navio terá 5 segundos para responder, de acordo com a ordem alfanumérica/ordem de precedência. Se um ou mais navios não responderem na sua vez, deverão fazê-lo, seguindo a mesma ordem anterior, após o último navio responder.

Se o navio chamado tiver problemas em suas comunicações, este deverá informar imediatamente o fato para a origem da mensagem.

EXEMPLO:

TOURO AQUI ALFA UNO, FRACO, COMPREENDE-SE/NÃO SE COMPREENDE/DISTORCIDO OU FORTE, COMPREENDE-SE/NÃO SE COMPREENDE/DISTORCIDO/COM INTERFERÊNCIA.

Se houver dificuldades na transmissão, dever-se-á transmitir a mensagem duas vezes.

EXEMPLO:

ALFA UNO, ALFA UNO AQUI TOURO, TOURO, CÂMBIO CÂMBIO.

Um apropriado controle da rede e disciplina na operação dos circuitos, por parte das estações, permitirão a manutenção de um adequado intercâmbio do tráfego no menor tempo possível, reforçando a segurança das comunicações. Para o tráfego com navios que não

integram a rede dever-se-á pedir permissão à estação controladora, exceto em casos de emergência ou de resgate.

Uma vez que o Comodoro esteja seguro de que o estabelecimento da rede é aceitável, este poderá transmitir mensagens sem uma chamada preliminar:

EXEMPLO:

EQUIPE AQUI TOURO
XRAY INDIA MIKE FIVE
BRAVO TRÊS
CÂMBIO

Neste caso, BRAVO TRÊS é indicado para responder (ainda que a mensagem seja endereçada a todos):

TOURO AQUI BRAVO TRÊS
CIENTE (termo utilizado para informar que a mensagem foi recebida) É SÓ.

Se o Comodoro finalizou a transmissão, os navios responderão na ordem alfanumérica.

Se algum navio perder uma parte da mensagem, chamara o Comodoro e solicitará tal parte usando alguma palavra com procedimento específico:

TOURO AQUI BRAVO TRÊS
- REPITA
- REPITA TUDO DEPOIS DE
- REPITA TUDO ANTES DE.....
- REPITA TUDO ENTRE.....E.....,ETC.

Quando houver problemas nas comunicações dever-se-á transmitir as palavras dobradas. Para isso deverá transmitir o texto "PALAVRAS DOBRADAS".

O navio origem deverá assegurar-se de que a estação receptora tenha recebido corretamente as mensagens, solicitando "DEVOLVA".

Quando houver um erro por parte do operador que transmite, usar-se-á a palavra "CORREÇÃO" e a seguir continua-se a transmitir a mensagem.

Se for observado um erro ao final da transmissão, o origem transmitirá uma mensagem de correção, fazendo menção àquela enviada incorretamente.

EXEMPLO:

EQUIPE AQUI TOURO
CORRIJO MINHA UNO QUATRO CINCO ZULU
PALAVRA DEPOIS DE XRAY INDIA MIKE – QUATRO
BRAVO QUATRO
CÂMBIO

Durante a transmissão de uma mensagem, antes de finalizar ou a qualquer momento, esta poderá ser cancelada usando “CANCELE ESTA TRANSMISSÃO”, “CANCELE ESTA MENSAGEM” ou “CANCELE MINHA ÚLTIMA”.

Uma mensagem que tenha sido transmitida só poderá ser anulada por outra mensagem.

1217 - RETRANSMISSÃO.

Para retransmitir uma mensagem deve-se utilizar a expressão “RETRANSMITA PARA”, seguido do indicativo do destinatário.

EXEMPLO:

BRAVO SEIS AQUI TOURO
RETRANSMITA A PREGUIÇOSO
FM TOURO
TO PREGUIÇOSO
XRAY WHISKEY CHARLIE
HORA UNO ZERO UNO QUATRO ZULU
CÂMBIO

BRAVO SEIS acusará o recebimento da mensagem dando o “CIENTE” para TOURO e em seguida retransmitirá a mesma para PREGUIÇOSO:

PREGUIÇOSO AQUI BRAVO SEIS
RETRANSMITO DE TOURO
FM TOURO
TO PREGUIÇOSO
XRAY WHISKEY CHARLIE
HORA UNO ZERO UNO QUATRO ZULU
CÂMBIO

PREGUIÇOSO responderá:

AQUI PREGUIÇOSO, CIENTE É SÓ

Ato contínuo, BRAVO SEIS chamará TOURO informando-lhe que retransmitiu sua mensagem para PREGUIÇOSO:

TOURO AQUI BRAVO SEIS

SUA UNO ZERO UNO QUATRO ZULÚ
RETRANSMITIDA PARA PREGUIÇOSO
CÂMBIO

TOURO transmitirá:

AQUI TOURO, CIENTE É SÓ

1218 - MÉTODO “SEM RECIBO”.

Quando utilizando-se este método, antes de efetuar a transmissão do texto da mensagem, usar-se-á a expressão “NÃO ACUSAR RECEBIMENTO”, sendo a mesma transmitida duas vezes, separadas por pela expressão “REPITO”.

EXEMPLO:

(TOURO ordena Silêncio Radar)

EQUIPE AQUI TOURO
NÃO ACUSAR RECEBIMENTO
XRAY ECHO ALFA
HORA UNO DOIS UNO CINCO ZULÚ
AUTENTICAÇÃO BRAVO TANGO
REPETINDO.....(repete-se toda a mensagem) É SÓ

1219 - MÉTODO DE EXECUÇÃO IMEDIATA.

Quando utilizando-se este método, antes de efetuar a transmissão do texto da mensagem, usar-se-á a expressão “EXECUÇÃO IMEDIATA”, sendo o seu texto repetido.

EXEMPLO:

O Comodoro transmitirá:

EQUIPE AQUI TOURO
EXECUÇÃO IMEDIATA
WHISKÉY BORESTE UNO OITO ZERO
REPETINDO
WHISKEY BORESTE UNO OITO ZERO
BRAVO TANGO (separa)
ALFA UNO
CÂMBIO

ALFA UNO transmitirá:

AQUI ALFA UNO, CIENTE É SÓ

Quando a ordem estiver pronta para ser executada, o Comodoro transmitirá:

EQUIPE AQUI TOURO
ATENÇÃO – EXECUTAR
HOTEL UNO
CÂMBIO

HOTEL UNO transmitirá:

AQUI HOTEL UNO, CIENTE É SÓ

NOTA: Se houver um certo tempo entre a transmissão da mensagem e a ordem de executar, dever-se-á repetir o texto antes de se determinar a sua execução.

EXEMPLO:

EQUIPE AQUI TOURO
WHISKEY BORESTE UNO OITO ZERO
ATENÇÃO – EXECUTAR
BRAVO TRÊS
CÂMBIO

BRAVO TRÊS transmitirá:

AQUI BRAVO TRÊS, CIENTE É SÓ

Cancelamento das mensagens com MOMENTO DE EXECUÇÃO.

Para cancelar ou anular uma mensagem transmitida pelo MÉTODO EXECUTIVO NORMAL será usada a palavra “NEGAT”.

EXEMPLO:

O Comodoro transmitirá:

EQUIPE AQUI TOURO
AGUARDAR EXECUÇÃO
TANGO BOMBORDO ZERO QUATRO CINCO
REPETINDO
TANGO BOMBORDO ZERO QUATRO CINCO
CÂMBIO

Em seguida o Comodoro decidiu cancelar o sinal e transmitirá:

EQUIPE AQUI TOURO
NEGAT TANGO BOMBORDO ZERO QUATRO CINCO
REPETINDO
NEGAT TANGO BOMBORDO ZERO QUATRO CINCO

É SÓ

Se por ocasião do recebimento da mensagem uma estação tiver dúvidas quanto à interpretação do sinal ou ao seu significado, esta solicitará a sua verificação utilizando a expressão “VERIFIQUE”. Assim, o sinal não será executado até que as dúvidas tenham sido esclarecidas.

EXEMPLO:

AQUI ALFA UNO
VERIFIQUE WHISKEY BORESTE UNO OITO ZERO
CÂMBIO

1220 - ENEMY CONTACT REPORT (ECR).

Qualquer navio do comboio que possua contato com o inimigo ou unidade suspeita imediatamente enviará uma mensagem “ENEMY CONTACT REPORT” (ECR), devidamente autenticada.

Ao transmitir-se uma ECR pelo circuito de VHF do comboio será utilizado o formato abreviado. A mensagem conterá a palavra “ALARME” repetida três vezes e a seguinte informação:

- (a) Nome/designação do contato;
- (b) Azimute e distância do navio informante; e
- (c) Informações adicionais, se as possuir (rumo, velocidade, etc.).

EXEMPLO:

ALFA UNO observou um periscópio:

TOURO AQUI ALFA UNO
ALARME ALARME ALARME
GALLARDETE CINCO BARRA ZERO QUATRO CINCO BARRA
QUATRO ZERO
HORA UNO TRÊS CINCO CINCO ZULU
AUTENTICAÇÃO MIKE VICTOR
CÂMBIO

O Comodoro responderá:

AQUI TOURO, CIENTE É SÓ

Em seguida, o Comodoro transmitirá mensagem de acordo com capítulo 7 da presente publicação referente àquela informação.

1221 - MEDIDAS CONTRA BLOQUEIO E DESPISTAMENTO.

O Comodoro determinará a troca de frequências nos circuitos de VHF por várias razões: interferência, despistamento, divisão do comboio, etc.

As palavras PASSAR/TROCAR seguidas de uma letra será uma ordem de execução imediata para passar para outra frequência.

EXEMPLO:

EQUIPE AQUI TOURO
PASSAR/TROCAR DELTA
REPETINDO
PASSAR/TROCAR DELTA
É SÓ

Cada frequência estará associada a um circuito designado por uma letra, a qual poderá ser sintonizado por todos os equipamentos de VHF do comboio. O NCSO será o responsável por dotar a Pasta de Instruções de Navegação desta tabela.

EXEMPLO DE TABELA:

ALFA	CANAL 17
BRAVO	CANAL 06
CHARLIE	CANAL 77
DELTA	CANAL 73

1222 - PERDA DE CONTATO NO CIRCUITO VHF.

Em caso de perda de contato no circuito VHF do comboio, os navios que se encontrarem nesta situação tentarão restabelecer a ligação, combinando os circuitos indicados na tabela de frequências.

1223 - TRANSMISSÃO POR PARTES.

A fim de que as estações possam preparar suas equipes para receber uma transmissão POR PARTES (PACE TO PACE) o origem deverá transmitir o grupo "XD6" (Prepare-se para receber transmissão POR PARTES). Tão logo esteja pronto, transmitirá "XDH" (Informar quando estiver pronto para receber transmissão POR PARTES).

Quando prontas, as estações receptoras transmitirão "XDI" (Estou pronto para receber transmissão POR PARTES). Uma vez as estações receptoras prontas, o origem transmitirá: "XDJ" 5, 4, 3, 2, 1 CÂMBIO (A transmissão POR PARTES está sendo enviada agora). As estações receptoras receberão a transmissão POR PARTES ou usarão o grupo "XDK" (Repita sua última transmissão POR PARTES).

EXEMPLO:

As estações receptoras deverão informar quando prontas:

EQUIPE AQUI TOURO
XD6 XDH
CÂMBIO
AQUI ALFA UNO
XDI
É SÓ

AQUI ALFA DOIS
XDI
É SÓ

AQUI BRAVO UNO
XDI
É SÓ

EQUIPE AQUI TOURO
XDI CINCO, QUATRO, TRÊS, DOIS , UNO CÂMBIO

Quando concluída a transmissão POR PARTES:

EQUIPE AQUI TOURO, CÂMBIO

AQUI ALFA UNO, CIENTE É SÓ

AQUI ALFA DOIS, CIENTE É SÓ

AQUI BRAVO UNO, CIENTE É SÓ

Quando não houver tempo para que as estações receptoras informem quando prontas para receber uma transmissão POR PARTES, deverá-se proceder da seguinte forma:

EXEMPLO:

EQUIPE AQUI TOURO
XD6
REPETINDO
XD6
É SÓ

Após uma pausa considerada suficiente será transmitido:

EQUIPE AQUI TOURO
XDJ CINCO, QUATRO, TRÊS, DOIS, UNO JÁ
É SÓ

SEÇÃO IV – COMUNICAÇÕES POR LAMPEJOS**1224 – GENERALIDADES.**

Neste modo de comunicações pode-se utilizar o escote, o holofote e a lâmpada aldis. Trata-se de um meio secundário de comunicações e seu uso será restrito ao mínimo necessário, sendo normalmente o mais utilizado o holofote direcional com ou sem filtro abafador.

1225 - MÉTODO DE EXECUÇÃO.

EXEMPLO:

O Comodoro transmite a ALFA CINCO ALFA CINCO transmitirá

ALFA CINCO ALFA CINCO ALFA CINCO (Até obter resposta de ALFA CINCO)	TANGO
INDIA XRAY	TANGO
XRAY	TANGO
ALFA	TANGO
ALFA	TANGO
ALFA ROMEO	TANGO
TANGO	ROMEO

Quando estiver pronto para executar, o Comodoro transmitirá:

COMODORO	ALFA CINCO
ALFA CINCO ALFA CINCO ALFA CINCO (Até obter resposta de ALFA CINCO)	TANGO
INDIA XRAY INDIA XRAY INDIA XRAY ----- (5 segundos)	INDIA XRAY INDIA XRAY IX ----- (5 segundos)
ALFA ROMEO	TANGO
TANGO	ROMEO

IX: A execução do sinal que se segue ocorrerá logo após o recebimento de IX.....(----- de 5 segundos).

IX:.....(5 segundos): executar ao final de cinco segundos.

PÁGINA EM BRANCO

CAPÍTULO 13

FORMATURAS E SINAIS TÁTICOS DE MANOBRA

PÁGINA EM BRANCO

ÍNDICE
CAPÍTULO 13

FORMATURAS E SINAIS TÁTICOS DE MANOBRA

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
SEÇÃO I – GENERALIDADES	13-3
1300 - Indicativos fonia do comboio	13-3
1301 - Formatura do comboio e instruções	13-3
1302 - Formaturas do comboio	13-4
a. Formatura de Frente Ampla	13-4
b. Formatura de Ponta de Flecha Invertida	13-5
c. Formatura de Ponta de Flecha Invertida (Modificada)	13-6
d. Formatura Circular	13-7
1303 - Guias de um comboio	13-7
1304 - Manutenção de posição quando executando plano de ziguezague	13-8
1305 - Homem ao mar	13-8
1306 - Alteração simultânea de rumo (guina) para os navios do comboio	13-9
1307 - Rumocor (whiskey) – alteração de rumo para os navios do comboio utilizando sinal de conversão	13-10
1308 - Formatura de emergência do comboio (XKD)	13-13
1309 - Formar colunas a ré (Sinal XCI (...nós))	13-14
1310 - Formar linha simples a vante a partir de três colunas (sinal XCM (....nós))	13-14
1311- Formar linha simples a vante a partir de duas colunas (sinal XCK (....nós))	13-15
1312 - Mudança de postos	13-15
1313 - Planos de ziguezague	13-17

1314 - Procedimento de dispersão em estrela (Galhardete 9)	13-18
1315 - Procedimento de dispersão em leque (Galhardete 6)	13-19
1316 - Velocidade - tabela 13-3	13-20
1317 - Sinais pirotécnicos	13-20
1318 - Sinais de bandeira/galhardete numérico com significados diferentes aos estabelecidos no interco (ver também interco (páginas 21 a 23))	13-21
1319 - Controle de entrada de porto (sinais internacionais de tráfego de porto)	13-22

CAPÍTULO 13

FORMATURAS E SINAIS TÁTICOS DE MANOBRA

SEÇÃO I - GENERALIDADES

1300 - INDICATIVOS FONIA DO COMBOIO.

Os indicativos de posição do comboio serão usados como indicativos fonia internos do comboio.

Quando um comboio for formado em colunas com os guias de coluna dispostos pelo través, cada coluna será identificada pela letra que a designa. Esta letra será precedida pela termo "COLUNA", a qual será usada como indicativo coletivo para os navios da coluna. EXEMPLO: COLUNA BRAVO.

No caso de um comboio estar disposto numa Formatura Circular serão especificados indicativos fonia especiais internos para os navios.

O espaçamento entre colunas é a distância existente entre colunas, assim como aquela adjacente às colunas externas, num comboio que esteja formado em colunas com os guias de coluna dispostos pelo través. Os espaçamentos entre as colunas internas serão designados pelas letras das colunas adjacentes, enquanto os espaçamentos adjacentes às duas colunas externas serão designados pela repetição da designação correspondente à coluna externa adjacente.

1301 - FORMATURA DO COMBOIO E INSTRUÇÕES.

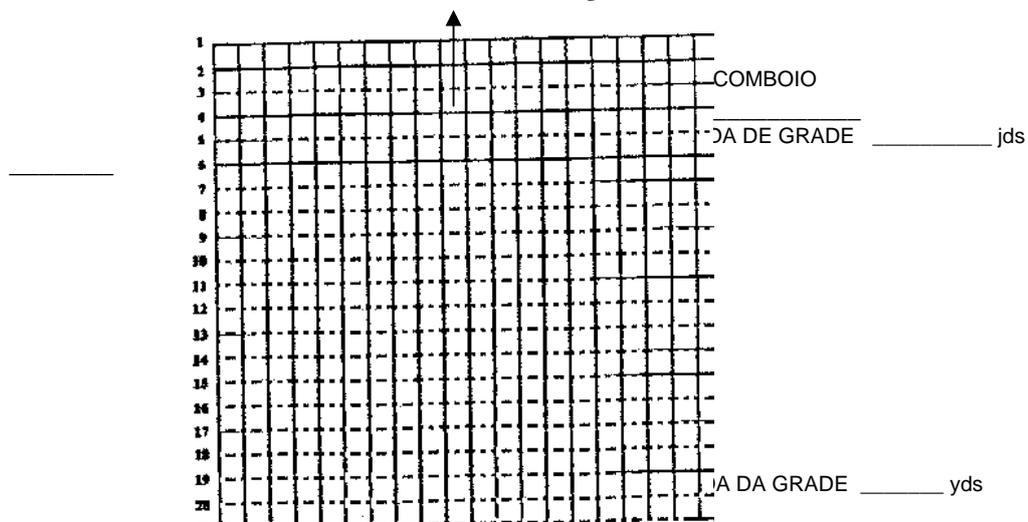


Figura 13-1: Grade para Formatura do Comboio

(a) A menos que seja ordenado diferentemente, cada lado do quadrado da grade terá 1000 jardas de comprimento.

- (b) Cada linha vertical da grade será indicada por uma letra (omitindo-se o "I" e o "O"), bem como cada linha horizontal (fila) por um número iniciando-se pelo nº 1.
- (c) Os navios serão posicionados na interseção de uma linha vertical com uma fila.

EXEMPLO: O posto D5 estará posicionado na interseção entre a linha D e a fila 5.

- (d) Indicativos fonia internos do comboio.

Os indicativos fonia dos navios serão os indicativos de posto do comboio.

EXEMPLO: DELTA CINCO aqui.....

O modo de designação dos indicativos fonia das colunas encontra-se descrito no item 1300.

- (d) O eixo da formatura, indicada por uma seta no diagrama acima, é a linha de referência para o posicionamento dos navios na formação do comboio.

Numa Formatura Circular o eixo da formatura será invariavelmente o norte verdadeiro. Em qualquer outro tipo de formatura o seu eixo coincidirá com o do comboio, o qual será definido por ocasião da determinação da formatura.

1302 - FORMATURAS DO COMBOIO.

a. Formatura de Frente Ampla.

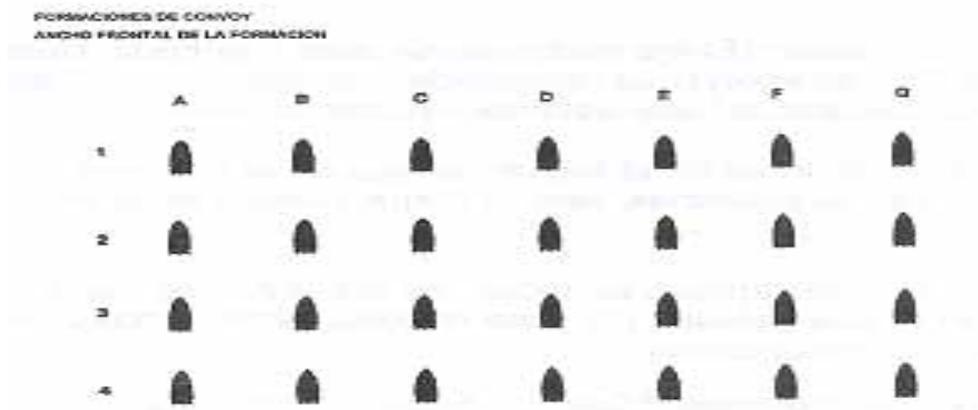


Figura 13-2: Formatura de Frente Ampla

- (1) Eixo da Formatura: Será determinado inicialmente. Quando um

sinal de conversão de rumo (WHISKEY) for executado, o eixo da formatura será automaticamente alterado para o novo rumo ordenado.

- (2) Guia: Normalmente será o navio testa da coluna central ou, quando houver um número par de colunas, o navio testa da coluna imediatamente a boreste do centro do comboio.
- (3) Manobras: Todas as manobras constantes do presente capítulo serão aplicáveis a esta formatura.
- (4) Variações: Colunas alternadas ou aos pares poderão não ser ocupadas caso exista interesse em aumentar o espaçamento entre colunas.

b. Formatura de Ponta de Flecha Invertida.

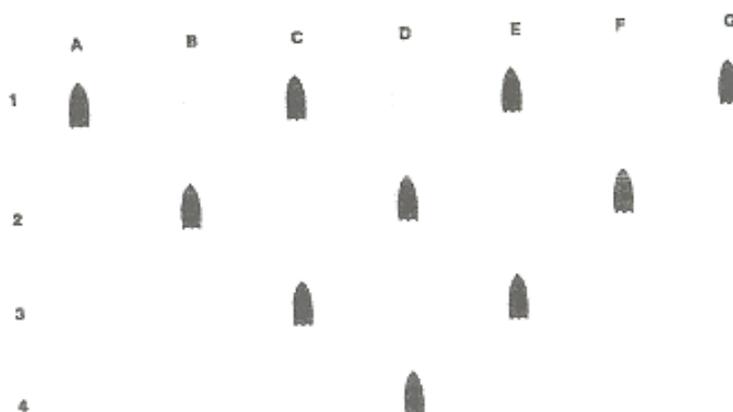


Figura 13-3: Formatura de Ponta de Flecha Invertida

- (1) Eixo da Formatura: Será determinado inicialmente. Quando um sinal de conversão de rumo (WHISKEY) for executado, o eixo da formatura será automaticamente alterado para o novo rumo ordenado.
- (2) Guia: Normalmente será o navio testa da coluna central ou, quando houver um número par de colunas, o navio testa da coluna imediatamente a boreste do centro do comboio.
- (3) Manobras: Todas as manobras constantes do presente capítulo serão aplicáveis a esta formatura, à exceção dos sinais referentes à conversão de rumo (WHISKEY). Contudo, tais sinais poderão ser utilizados caso as suas instruções sejam modificadas como a seguir:
 - (a) Navio testa da coluna do guia: Guina para o rumo indicado utilizando ângulo de leme moderado; variações de velocidade serão efetuadas conforme o contido no item 1316.

- (b) Navios testa das colunas posicionados na primeira fila da formatura: Guinam para o rumo indicado utilizando ângulo de leme moderado; variações de velocidade serão efetuadas conforme o contido no item 1316.
- (c) Navios testa das colunas posicionados na segunda fila da formatura: Avançam uma distância igual à distância entre filas; guinam para o rumo indicado utilizando ângulo de leme moderado; variações de velocidade serão efetuadas conforme o contido no item 1316.
- (d) Todos os demais navios: Seguirão a esteira e mantêm posição em relação ao navio testa da coluna; variações de velocidade serão efetuadas conforme o contido no item 1316.

c. Formatura de Ponta de Flecha Invertida (Modificada).

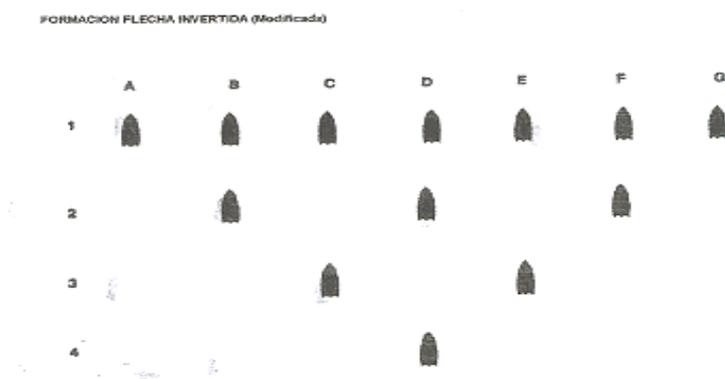


Figura 13-4: Formatura Ponta de Flecha Invertida (Modificada)

- (1) Eixo da Formatura: Será determinado inicialmente. Quando um sinal de conversão de rumo (WHISKEY) for executado, o eixo da formatura será automaticamente alterado para o novo rumo ordenado.
- (2) Guia: Normalmente será o navio testa da coluna central ou, quando houver um número par de colunas, o navio testa da coluna imediatamente a boreste do centro do comboio.
- (3) Manobras: Todas as manobras constantes do presente capítulo serão aplicáveis a esta formatura.

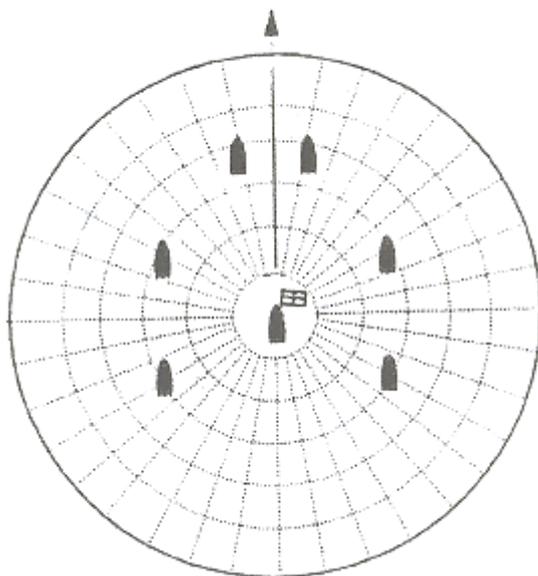
d. Formatura Circular.

Figura 13-5: Formatura Circular

- (1) Eixo da Formatura: Será sempre o norte verdadeiro.
- (2) Guia: Normalmente estará no centro da formatura (Ver item 1303 (6) para ações a serem tomadas quando o guia estiver avariado ou inoperante).
- (3) Manobras: Para alterações de rumo somente serão considerados os sinais de GUINA. Outros sinais que poderão ser utilizados: Mudança de Posto (XKG) e ZIGUEZAGUE (XZB).
- (4) Postos: São determinados pela marcação verdadeira e distância do guia em milhares de jardas.

EXEMPLO: Posto 060-06, trata-se de um posto situado aos 060° verdadeiros, a 6000 jardas do guia. Para utilização desta formatura os indicativos fonia serão determinados, assim como os navios deverão estar dotados de grade circular (item 1301).

NOTA: Esta formatura não é recomendável para comboios mercantes normais.

1303 - GUIAS DE UM COMBOIO.

- (1) Um navio da formatura será designado como guia do comboio e sua única obrigação será manter corretamente o rumo e a velocidade ordenados.

- (2) Caso o guia não seja o navio do Comodoro, aquele que for designado como o guia da formatura deverá arvorar o seu maior pavilhão no mastro principal, ou onde melhor se possa avistá-lo, durante o período diurno.
- (3) Caso nada seja ordenado, quando um comboio estiver formado em coluna o guia da formatura será o navio testa da coluna.
- (4) Quando o comboio estiver formado em duas ou mais colunas os guias de colunas serão os navios testa de suas respectivas colunas, os quais deverão manter-se em posição em relação ao guia do comboio.
- (5) Os navios da coluna manterão sua posição em relação ao guia de coluna.
- (6) Caso o guia do comboio ou guias de colunas estejam incapacitados para cumprir suas atribuições, o Comodoro determinará quais os navios que assumirão as novas funções de guia do comboio e, se for necessário, guia(s) de coluna(s).
- (7) Em algumas ocasiões poderá ser desejável para o Comodoro do comboio designar navios como guias de seção. Estes navios cuidarão dos seus grupos durante a realização de manobras ou em situações de emergência. Caso seja necessário, poderão atuar por iniciativa própria conforme as circunstâncias.

1304 - MANUTENÇÃO DE POSIÇÃO QUANDO EXECUTANDO PLANO DE ZIGUEZAGUE.

Os navios que venham a cair a ré, em relação à sua posição, quando executando um plano de ziguezague, poderão suspender ou alterar temporariamente a sua execução até que voltem a ocupar a sua posição inicial.

Enquanto estiverem manobrando para voltar à sua posição, os referidos navios não interferirão com aqueles que estiverem em posição ou executando pernada do plano de ziguezague .

1305 - HOMEM AO MAR.

Caso ocorra um caso de homem ao mar em um navio do comboio, este deverá imediatamente: enviar pela fonia o sinal "homem ao mar por BE/BB"; içar a bandeira OSCAR, durante o dia; e enviar aos navios a ré, tanto de dia ou à noite, o sinal OSCAR por holofote ou escote. O navio que perdeu o homem carregará todo o leme para o bordo que o mesmo caiu, evitando assim atingi-lo com o hélice e não tentará resgatá-lo, ficando esta tarefa para o último navio da coluna, ou outro designado pelo Comodoro. Caso seja possível ou conveniente, um navio da escolta será designado para efetuar o recolhimento do

náufrago.

Resumo de ações a serem executadas:

O navio que perdeu o tripulante:

- (1) Transmitirá por fonia o sinal de “Homem ao mar” a todos os navios do comboio.
- (2) Içará a bandeira OSCAR (no período diurno).
- (3) Enviará aos navios a ré, por holofote ou escote, o sinal “OSCAR”.
- (4) Emitirá uma série de apitos longos.
- (5) Carregará todo o leme para o bordo que o homem caiu, evitando assim atingi-lo com o hélice.
- (6) Não deverá tentar recolher o náufrago.
- (7) O último navio da coluna, ou outro designado, manobrá como for necessário para recolher o náufrago, mantendo o Comodoro informado do andamento das ações.
- (8) Caso algum navio do comboio ou da escolta possua helicóptero orgânico, este poderá ser utilizado para efetuar o recolhimento do náufrago, desde que a situação tática e as condições do tempo o permita.

1306 - ALTERAÇÃO SIMULTÂNEA DE RUMO (GUINA) PARA OS NAVIOS DO COMBOIO.

- (a) Este método será utilizado para efetuar alterações de rumo do comboio, envolvendo menores riscos.
- (b) Resumo de regras:
 - (1) Poderá ser utilizado em qualquer formatura do comboio.
 - (2) Todos os navios guinam simultaneamente, mantendo marcações verdadeiras dos respectivos guias durante a manobra.
 - (2) Os navios emitirão apitos indicando que estão iniciando a guina.
 - (3) A velocidade de manobra será a mesma do comboio.
 - (4) O plano de ziguezague será automaticamente cancelado.

- (5) Alterações de rumo maiores que 90° serão sempre executadas em mais de uma etapa.

NOTA: Caso, ao iniciar a guinada, um navio encontre-se fora de posição este manobrá para estar na posição determinada ao final da manobra.

- (c) Instruções para ordenar uma guinada.

O bordo e o rumo final para o qual se deseja guinar deverão sempre ser especificados. Isto será indicado por meio dos termos “BOMBORDO” ou “BORESTE” imediatamente após o termo “GUINA” (TANGO), sendo a ordem indicada por três números que determinarão o novo rumo verdadeiro a ser adotado.

EXEMPLO: GUINA (TANGO) BOMBORDO/BORESTE (BB/BE) 090. Todos os navios guinam, por BB ou por BE, para o rumo verdadeiro 090°.

- (d) Tabela de Sinais - Tabela 13-1.

GUINA BORESTE/BOMBORDO		
SINAL	SIGNIFICADO	EXECUÇÃO
GUINA (TANGO) BORESTE (BE)	Navios guinam simultaneamente, por BE, para o rumo verdadeiro indicado.	Ao receber o sinal de execução, cada navio emitirá um apito curto e guinará, com ângulo de leme moderado, para o novo rumo, mantendo marcação verdadeira do guia.
GUINA (TANGO) BOMBORDO (BB)	Navios guinam simultaneamente, por BB, para o rumo verdadeiro indicado.	Ao recebimento do sinal de execução, cada navio emitirá um apito curto e guinará, com ângulo de leme moderado, para o novo rumo, mantendo marcação verdadeira do guia.

1307 - RUMOCOR (WHISKEY) – ALTERAÇÃO DE RUMO PARA OS NAVIOS DO COMBOIO UTILIZANDO SINAL DE CONVERSÃO.

- (a) Este é o método normalmente utilizado para efetuar alterações de rumo do comboio, quando este estiver formado em coluna(s) (simples ou múltiplas).
- (b) Resumo de regras:
- (1) Poderá ser usado somente quando o comboio estiver formado em coluna(s) (simples ou múltiplas). A formatura deverá estar governando no rumo ordenado, o qual se converterá no novo eixo do comboio (Ver item 1302 a., b., e c.).

- (2) Quando for utilizado em formaturas Ponta de Flecha Invertida, observar as instruções especiais contidas no item 1302 b.
- (3) Antes de executar a alteração de rumo por este método, o plano de ziguezague deverá ser imediatamente cancelado e o comboio voltará ao rumo base mediante ordem.
- (4) O limite de alteração de rumo por este método é de no máximo 45°, quando em colunas múltiplas, e de 90° quando em colunas simples. Conversões de rumo com mais de 90° deverão sempre ser efetuadas em mais de uma etapa.
- (5) Quando em colunas múltiplas será necessário efetuar variações de velocidade (Ver Tabela 13-2).
- (6) Os navios deverão manter marcações relativas do guia.
- (7) Os navios testa de coluna emitirão apitos indicando o início da guinada.
- (8) A execução de uma conversão de rumo alterará automaticamente o eixo da formatura para o novo rumo ordenado.
- (9) Quando todas as colunas estiverem em posição, o Comodoro deverá determinar a velocidade do comboio por sinal.

(c) Retomada do plano de ziguezague.

Caso o plano de ziguezague tenha sido suspenso, este deverá ser novamente ordenado por meio de sinal apropriado contido no capítulo 14.

(d) Instruções para ordenar um sinal de CONVERSÃO DE RUMO (WHISKEY).

O bordo e o rumo final para o qual deseja-se governar deverão sempre ser especificados. Isto será indicado por meio dos termos "BOMBORDO" ou "BORESTE" imediatamente após o termo "RUMOCOR" (WHISKEY), sendo a ordem indicada por três números que determinarão o novo rumo verdadeiro a ser adotado.

EXEMPLO: "RUMOCOR" (WHISKEY) BB/BE 090. Todos os navios efetuam a conversão, por BB ou por BE, para o rumo verdadeiro 090°.

(e) Tabela de sinais - Tabela 13-2.

RUMOCOR BORESTE/BOMBORDO		
SINAL	SIGNIFICADO	EXECUÇÃO
RUMOCOR (WHISKEY) BE/BB	Navios efetuam a conversão, por BE ou por BB, para o rumo verdadeiro indicado.	<p>1. Navios em coluna. Ao receber o sinal de execução:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. O navio testa emitirá um apito curto e guinará, com ângulo de leme moderado, para o novo rumo. b. Os demais navios, em sucessão, guinarão para o novo rumo, mantendo sua posição em relação ao guia da formatura. c. Todos os navios manterão a velocidade do comboio. <hr/> <p>2. Navios em colunas múltiplas. Ao receber o sinal de execução:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Coluna do guia. <ul style="list-style-type: none"> - Todos os navios da coluna automaticamente reduzirão em um nó a sua velocidade (ou para a velocidade ordenada). - O navio testa da coluna emitirá um apito curto e guinará, com ângulo de leme moderado, para o novo rumo. - Os demais navios, em sucessão, guinarão para o novo rumo, mantendo sua posição em relação ao guia da formatura. b. Colunas a BE/BB da coluna do guia. <ul style="list-style-type: none"> - Todos os navios dessas colunas automaticamente reduzirão em dois nós a sua velocidade (ou para a velocidade ordenada). - Os navios testa das colunas emitirão um apito curto e guinarão, com ângulo de leme moderado, para o novo rumo. - Os demais navios, em sucessão, guinarão para o novo rumo, mantendo sua posição em relação aos seus respectivos guias. - Quando governando no rumo indicado, os navios deverão, automaticamente, ajustar sua velocidade de modo a manter-se em posição.

NOTA: (1) Ver item 1302 b. para instruções especiais para efetuar alteração de rumo por conversão quando em formatura de Ponta de Flecha Invertida (Fig. 13-3).

(2) O Comodoro poderá, a seu critério, ordenar o aumento do

diferencial de velocidade a fim de acelerar a manobra (Ver sinal tático XWG – capítulo 14).

1308 - FORMATURA DE EMERGÊNCIA DO COMBOIO (XKD).

Poderão existir ocasiões, como no caso de um ataque nuclear, que será necessário aumentar a distância entre navios e/ou colunas do comboio.

(a) Quando do recebimento do sinal para executar uma Formatura de Emergência (XKD), os navios deverão agir como a seguir:

- (1) A coluna do centro ou, no caso de um número par de colunas, a que se encontrar à direita do centro, reduzirá automaticamente em dois nós a sua velocidade, sem alteração de rumo.
- (2) As demais colunas manterão a velocidade do comboio e guinarão simultaneamente 20° afastando-se da coluna central, de forma a posicionar-se na distância ordenada no sinal.
- (3) Os navios testa das colunas adjacentes à coluna central ordenarão às suas respectivas colunas que guinem simultaneamente para o rumo do comboio tão logo atinjam a distância determinada em relação à coluna central.
- (4) Os navios testa das demais colunas, a seu tempo, ordenarão às suas respectivas colunas que guinem simultaneamente para o rumo do comboio tão logo atinjam a distância determinada em relação à coluna central.
- (5) Os navios testa das colunas ordenarão as variações de velocidade necessárias às suas colunas, de forma a manter sua posição em relação ao guia. Quando em posição, determinarão que os navios da coluna assumam a velocidade desenvolvida pela coluna central.
- (6) Ao mesmo tempo, os navios assumirão posição, em relação ao matalote de vante, de acordo com a distância ordenada no sinal.
- (7) Após a conclusão da manobra, o Comodoro determinará a velocidade do comboio.

Ao receber o sinal “Reassumir formatura do comboio” (XKE), os navios executarão, de maneira inversa, manobra similar àquela descrita em (a). A coluna central automaticamente reduzirá a velocidade em dois nós. As demais guinarão simultaneamente 20° aproximando-se da coluna central, de forma a posicionar-se na distância ordenada, mantendo a velocidade do comboio.

1309 - FORMAR COLUNAS A RÉ (Sinal XCI (...nós)).

Esta manobra será utilizada para reduzir a frente do comboio. As colunas exteriores serão formadas a ré daquelas mais próximas na direção do centro da formatura. Em um comboio de colunas múltiplas, quando for necessário reduzir a frente do comboio em mais de duas colunas, a manobra será repetida tantas vezes quanto for necessário, implicando cada manobra em um novo sinal (em uma formatura de duas colunas será utilizado o sinal “Formar linha simples a vante”, como descrito no item 1311).

Quando for ordenado “Ambas as colunas exteriores formar a ré das colunas mais próximas na direção do centro da formatura”, os navios deverão proceder da seguinte forma:

- (a) Os navios das colunas exteriores reduzirão a velocidade de dois nós, em relação à velocidade do comboio, mantendo distância e marcações relativas em relação aos guias de coluna. O Comodoro poderá ordenar maiores reduções de velocidade a fim de acelerar a manobra.
- (b) Quando o navio testa da coluna de BE estiver no través do último navio da coluna interior mais próxima guinará para BB, de modo a posicionar-se a ré daquela coluna, aumentando a velocidade para a velocidade do comboio. Os demais navios da coluna seguirão a esteira do navio testa, mantendo distância e marcações relativas em relação ao mesmo.
- (c) Quando o navio testa da coluna de BB estiver no través do último navio da coluna interior mais próxima guinará para BE, de modo a posicionar-se a ré daquela coluna, aumentando a velocidade para a velocidade do comboio. Os demais navios da coluna seguirão a esteira do navio testa, mantendo distância e marcações relativas em relação ao mesmo.
- (d) os navios deverão manter seus indicativos fonía originais, a menos que seja determinado o contrário.

1310 - FORMAR LINHA SIMPLES A VANTE A PARTIR DE TRÊS COLUNAS (Sinal XCM (....nós)).

Quando, a partir de uma formatura de três colunas, tiver que ser formada uma linha simples a vante da mesma, os navios procederão da seguinte maneira:

- (a) Os navios das colunas exteriores reduzirão a velocidade de dois nós, em relação à velocidade do comboio, mantendo distância e

marcações relativas em relação aos guias de coluna. O Comodoro poderá ordenar maiores reduções de velocidade a fim de acelerar a manobra.

- (b) Quando o navio testa da coluna de BE estiver no través do último navio da coluna interior mais próxima guinará para BB, de modo a posicionar-se a ré daquela coluna, aumentando a velocidade para a velocidade do comboio. Os demais navios da coluna seguirão a esteira do navio testa, mantendo distância e marcações relativas em relação ao mesmo.
- (c) Quando o navio testa da coluna de BB estiver no través do último navio da coluna interior mais próxima guinará para BE, de modo a posicionar-se a ré daquela coluna, aumentando a velocidade para a velocidade do comboio. Os demais navios da coluna seguirão a esteira do navio testa, mantendo distância e marcações relativas em relação ao mesmo.
- (d) os navios deverão manter seus indicativos fonia originais, a menos que seja determinado o contrário.

1311 - FORMAR LINHA SIMPLES A VANTE A PARTIR DE DUAS COLUNAS (Sinal XCK (...nós)).

Quando, a partir de uma formatura de duas colunas, tiver que ser formada uma linha simples a vante da mesma, os navios procederão da seguinte maneira:

- (a) A coluna na qual o guia estiver posicionado manterá rumo e velocidade.
- (b) Os navios da outra coluna reduzirão a velocidade de dois nós, em relação à velocidade do comboio, mantendo distância e marcações relativas em relação ao guia da coluna. O Comodoro poderá ordenar maiores reduções de velocidade a fim de acelerar a manobra.
- (c) Quando o navio testa da outra coluna estiver no través do último navio da coluna do guia guinará na direção da mesma, de modo a posicionar-se a ré daquela coluna, aumentando a velocidade para a velocidade do comboio. Os demais navios da coluna seguirão a esteira do navio testa, mantendo distância e marcações relativas em relação ao mesmo.
- (d) Os navios deverão manter seus indicativos fonia originais, a menos que seja determinado o contrário.

1312 - MUDANÇA DE POSTOS.

- (a) Entre navios (Sinal XKG (indicativo) - (indicativo)

- (1) Numa formatura, quando dois navios receberem ordens para efetuar mudança de postos seguirão as seguintes regras:
 - (a) Navios na mesma coluna. Ambos os navios guinarão simultaneamente. O mais de vante guinará por BB e o outro por BE, de modo a ocupar seus novos postos.
 - (b) Navios em diferentes colunas. O navio da coluna a BB iniciará a manobra passando pela popa do navio da coluna a BE. Neste momento, ambos os navios manobrarão para assumir suas novas posições.
 - (c) Navios não formados em colunas. Ambos os navios manobrarão para atingir suas novas posições, de acordo com as Regras Internacionais Para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM).
 - (6) Os navios quando manobrando para efetuar mudança de posto deverão manter safe a proa dos outros navios do comboio, cumprindo o contido no RIPEAM.
 - (7) Uma vez executada a mudança de postos, os navios envolvidos assumirão os indicativos fonia referentes aos novos postos ocupados. No período diurno ambos os navios arvorarão seus novos indicativos fonia, enquanto durar a manobra.
- (b) Mudança de posição de colunas. (Sinal XWK.....(indicativo de coluna) -.....(indicativo de coluna)).
- (1) Caso seja ordenada a mudança posição entre colunas ou grupos de um comboio, o respectivo guia será o responsável pela manobra da coluna ou grupo.
 - (2) Durante a manobra de mudança de posição entre colunas, a de BB passará pela popa da coluna de BE.
 - (3) Uma vez executada a mudança de postos, os navios envolvidos assumirão os indicativos fonia referentes aos novos postos ocupados.
- (c) Colunas posicionando-se a ré de outras colunas (Sinal XWW....(indicativo de coluna) -.....(indicativo de coluna)).
- (1) Quando uma coluna receber ordem para formar a ré de outra coluna, desde que não seja para reduzir a frente do comboio, o guia de coluna tomará as ações para manobrar a sua coluna da maneira mais rápida, mantendo safe a proa dos outros navios do comboio, cumprindo o contido no RIPEAM.

- (2) Uma vez executada a mudança de postos, os navios envolvidos assumirão os indicativos fonia referentes aos novos postos ocupados.

1313 - PLANOS DE ZIGUEZAGUE.

(a) Sinais.

XZB... (Executar plano de ziguezague de acordo com o plano número....) - (rumo base) - (Hora Zero..... Zulu (UTC))
XEV (Cancelar/suspender o ziguezague, governar no rumo.....)
XEU (Cancelar/suspender o ziguezague, assumir o rumo base)
XET (Ajustar o rumo base para)

(b) Terminologia e instruções gerais.

- (1) O ziguezague constitui-se de uma série de pernadas relativas ao rumo base, especificada no plano de ziguezague selecionado.
- (2) Quando de sua execução, todos os navios guinam simultaneamente para executar cada pernada do plano de ziguezague.
- (3) O OCT decidirá se deverá ser executado o ziguezague, em função da ameaça e da capacidade do comboio para executar o ziguezague.
- (4) Rumo Base. O rumo base será um rumo de referência durante a execução do ziguezague. O sinal para cumprir o ziguezague indicará qual será o rumo base a ser adotado.

(c) Quando ordenando um ziguezague, deverá ser especificado o seguinte:

- (1) Número do plano de ziguezague a ser cumprido.
- (2) Rumo base.
- (3) Hora Zero Zulu.

(d) Execução

- (1) Início.
 - (a) A hora zero será a hora exata que imediatamente precederá a hora de execução do plano. Se a hora de execução for uma hora, esta será a hora zero.

- (b) Iniciado o ziguezague, os navios governarão nos rumos especificados no plano, em função da variação relativa ao rumo base, em um determinado período de tempo referente à hora zero.
 - (c) O Comodoro e os navios testa de coluna emitirão os apitos apropriados cada vez que guinarem para uma nova pernada do ziguezague.
 - (d) O Comodoro será o responsável pela sincronização dos relógios dos navios do comboio.
- (2) Cancelamento.
- (a) Caso o ziguezague seja cancelado por sinal, este especificará o rumo de governo para o comboio.
 - (b) O ziguezague será cancelado automaticamente quando for ordenado um sinal de GUINA, exceto para alterações de 10º ou menos em relação ao rumo base, ou alteração de formatura. Neste caso, os navios ajustarão o plano de ziguezague ao novo rumo base ordenado.
 - (c) Antes de executar um sinal de alteração de rumo por conversão (WHISKEY), o ziguezague será cancelado mediante um sinal específico.
 - (d) Os planos de ziguezague que podem vir a ser utilizados por navios mercantes serão distribuídos oportunamente.

1314 - PROCEDIMENTO DE DISPERSÃO EM ESTRELA (Galhardete 9).

- (a) Caso o comboio seja atacado por aeronaves/mísseis inimigos, será transmitido o sinal "ESTRELA" (Galhardete 9), o qual deverá ser executado imediatamente. Os navios aumentarão para a máxima velocidade procedendo como descrito a seguir:
 - (1) Os navios testa de cada coluna guinarão para fora em relação ao rumo do comboio.
 - (2) Os navios centrais de cada coluna guinarão para fora aproximadamente 90º em relação ao rumo do comboio.
 - (3) Os navios a ré de cada coluna guinarão para fora e governarão em um rumo próximo ao inverso do comboio no momento.
- (b) Caso exista um número ímpar de colunas no comboio, os navios ímpares da coluna central guinarão para BE e os pares para BB em relação ao rumo do comboio. Caso o número de colunas seja par, todos os navios da coluna deverão dispersar-se em ESTRELA para

fora do centro do comboio.

- (c) Os Comandantes quando executarem esta manobra deverão ter atenção ao aspecto da segurança dos seus respectivos navios.
- (d) Após o ataque, os navios formarão novamente de acordo com a posição de reunião e instruções complementares emanadas pelo Comodoro.

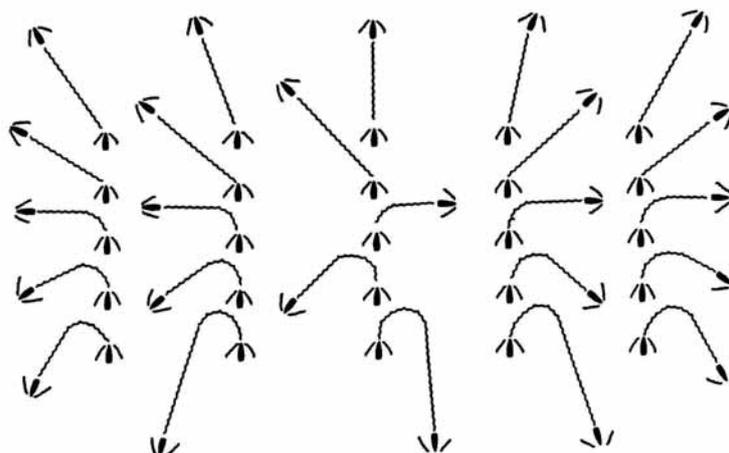


Figura 13-7: Dispersão em Estrela

1315 - PROCEDIMENTO DE DISPERSÃO EM LEQUE (Galhardete 6).

- (a) Caso ocorra um ataque ou incursão de superfície por parte dos navios do inimigo, será recomendável dispersar o comboio em "LEQUE".
- (b) Quando da execução do sinal "Dispersão em Leque à máxima velocidade (Galhardete 6), a coluna do centro (ou no caso de um número par de colunas, aquela à direita do centro) prosseguirá em seu rumo atual. Os navios das colunas adjacentes à central, guinarão simultaneamente 10° para fora afastando-se da coluna central. Os navios das colunas adjacentes às anteriores guinarão simultaneamente 20° para fora afastando-se da coluna central. Este procedimento será repetido até que as colunas exteriores do comboio estejam desfasadas em Leque de 10° em relação às colunas interiores adjacentes. Todos os navios aumentarão para a máxima velocidade, com os navios dispersando-se independentemente governando em um rumo ligeiramente divergente entre si, desde que haja condições de segurança para tal.
- (c) Caso os navios de uma coluna venham a estar formados em uma linha simples a vante da formatura, após terem guinado para o rumo de dispersão de sua respectiva coluna, deverão governar da seguinte forma:

- (1) O navio testa manterá o rumo atual.
- (2) Navios dos postos ímpares: guinarão para BE.
- (3) Navios dos postos pares: guinarão para BB.

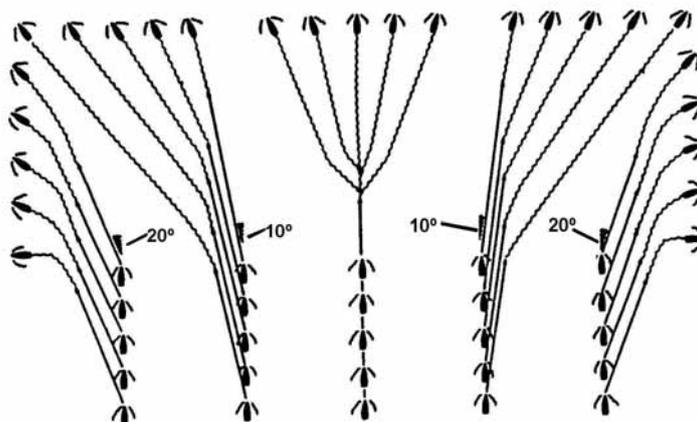


Figura 13-8: Dispersão em Leque

1316 - VELOCIDADE - TABELA 13-3.

MÉTODO	SINAL	SIGNIFICADO	EXECUÇÃO
Radiotele fonia.	“SIERRA” seguido de um ou mais numerais (a palavra DECIMAL poderá ser usada para indicar um ponto decimal).	O guia deverá adotar a velocidade indicada. Outros navios deverão manobrar como necessário para manterem-se em posição.	Quando do recebimento do sinal de execução.

1317 - SINAIS PIROTÉCNICOS.(a) Tabela de Sinais Pirotécnicos - **TABELA 13-4.**

REFERÊNCIA	SINAL	SIGNIFICADO
1	Uma forte luz vermelha.	Sinal de execução para guinar simultaneamente a BB.
2	Uma forte luz verde.	Sinal de execução para guinar simultaneamente a BE.
3	Uma série de fortes luzes vermelhas e verdes em sucessão.	Sinal de execução para que os navios do comboio dispersem em “LEQUE” à máxima velocidade.
4	Uma série de fortes luzes vermelhas e brancas em sucessão.	Sinal de execução para que os navios do comboio dispersem em “ESTRELA” à máxima velocidade.

5	Uma ou mais fortes luzes brancas oriundas de um navio ou aeronave.	PERIGO. Os navios deverão manter-se afastados da posição indicada.
---	--	--

(b) Utilização de pirotécnicos.

- (1) Pirotécnicos são normalmente utilizados à noite, em caso de extrema urgência ou quando houver ameaça de ataque inimigo (quando a precisão da posição não for de suma importância).
- (2) O uso de pirotécnicos para agilizar a execução e para enfatizar a urgência de uma manobra (no caso de guinadas simultâneas) será de inteira responsabilidade do Comodoro do comboio.

1318 - SINAIS DE BANDEIRA/GALHARDETE NUMÉRICO COM SIGNIFICADOS DIFERENTES AOS ESTABELECIDOS NO INTERCO (Ver também INTERCO (páginas 21 a 23)).

(a) Sinais de uma letra/bandeira - **TABELA 13- 5.**

BANDEIRA/LETRA	SIGNIFICADO
CHARLIE	Meu rumo é...../.....(velocidade)
HOTEL (somente bandeira)	<u>Operação com helicópteros</u> A MEIO: Estou me preparando para receber ou operar helicópteros. ATOPETADA: Estou estabilizado em rumo e velocidade, pronto para receber ou operar helicópteros. ARRIADA: Operações com helicópteros encerradas.
NOVEMBER (somente bandeira)	Cancelar sinais exibidos com esta bandeira.
BOMBORDO/BORESTE (usado somente em radiotelefonia ou pelo meio ótico por lampejo).	Precedido de Guina (TANGO) ou Rumocor ((WHISKEY) indica o bordo de guinada.
SIERRA (precedendo numerais)	Velocidade. A velocidade do guia da formatura é de.....nós. Demais navios deverão manobrar como necessário para manter-se em posição.
TANGO (precedendo BOMBORDO ou BORESTE e três numerais)	Guinar simultaneamente para o bordo e rumo verdadeiro indicados.
WHISKEY (precedendo BOMBORDO ou BORESTE e três numerais)	Alterar o rumo por conversão para o bordo e rumo verdadeiro indicados.
XRAY (somente bandeira)	Este é o navio do Comodoro.
YANKEE (somente bandeira)	Passagem de carga leve. Içada na adriça no bordo de aproximação. Significado: Tenho correio ou carga leve para transferir.

Pelo navio recebedor	A MEIO: Estou preparando para efetuar aproximação. ATOPETADA: Estou iniciando a aproximação. ARRIADA: Dispositivo passado.
Pelo navio fornecedor	A MEIO: Estou preparando para recebê-lo a meu contrabordo. ATOPETADA: Estou estabilizado em rumo e velocidade, pronto para receber o dispositivo. ARRIADA: Dispositivo recebido.
Insígnia do comboio içada no mastro principal	Este é o navio guia do comboio.

(b) Sinais de Galhardete Numérico – TABELA 13-6.

GALHARDETE	SIGNIFICADO
0	Abrir fogo.
1	Cessar fogo.
2	Alarme nuclear. Desligar sistemas de ventilação. Não guarnecer estações de combate situadas fora da cidadela.
3*	Minas avistadas.
4	Alarme de ataque. Guarnecer estações de combate.
5*	Submarino, “esnorquel” ou periscópio avistado.
6	Dispersar em “LEQUE” à máxima velocidade.
7*	Esteira de torpedo ou torpedo avistado.
8	Não existência de atividade aérea do inimigo (Todas as aeronaves na área são amigas).
9	Dispersar em “ESTRELA” à máxima velocidade.

* **NOTA:** Galhardetes 3, 5 e 7: marcações verdadeiras e distância em centenas de jardas poderão ser adicionados a estes sinais após TRAÇO (TACK).

EXEMPLO: 3-260-3 (3 / 260 / 3)

1319 - CONTROLE DE ENTRADA DE PORTO (Sinais Internacionais de Tráfego de Porto).

Estes sinais poderão ser usados em qualquer porto do mundo. Consistem somente de luzes, mostradas continuamente durante o dia ou à noite (ou quando necessário). Sinais similares poderão ser usadas para controlar os movimentos de diques, comportas ou pontes.

TABELA 13-7

SINAL	SIGNIFICADO
VERMELHA	Não adentrar ao porto / O porto

SINAL	SIGNIFICADO
VERMELHA (PISCANDO)	encontra-se fechado. Emergência. Não adentrar ao porto / O porto encontra-se fechado.
VERDE	O porto está aberto. Liberdade para adentrar ao porto. Tráfego sendo efetuado nos dois sentidos.
BRANCA	O porto está aberto. Acesso ao porto somente quando ordenado.

NOTA: Poderão existir combinações de luzes, devendo consultar-se o código utilizado em cada porto.

PÁGINA EM BRANCO

CAPÍTULO 14

VOCABULÁRIO DE SINAIS TÁTICOS

PÁGINA EM BRANCO

ÍNDICE
CAPÍTULO 14

VOCABULÁRIO DE SINAIS TÁTICOS

<u>Assunto</u>	<u>Pág. nº</u>
1400 – Generalidades	14-3
1401 - Sinais Táticos	14-3
Ação.	14-3
Aeronave.	14-3
Agir.	14-3
Armas.	14-4
Ataque.	14-4
Avaria.	14-4
Avistamento.	14-5
Canal varrido.	14-5
Colunas.	14-8
Comando.	14-8
Comodoro.	14-8
Comunicações.	14-9
Comunicações – RITMO.	14-10
Degaussing.	14-11
Distância.	14-11
Eixo.	14-12
Escurecimento.	14-12
Exercício.	14-13
Formatura.	14-13
Fumaça.	14-14
Fundear.	14-14
Guia.	14-15
Helicóptero.	14-15
Horários.	14-16
Identificação.	14-16
Incorporação.	14-17
Intenção.	14-17
Marcação.	14-17
Minas.	14-18
Movimentos.	14-18
Navegação.	14-18
Neblina.	14-18
Nuclear.	14-19
Posto/Posição.	14-19
Proceder.	14-20
Radar.	14-20
Reabastecimento.	14-20
Rumo.	14-21
Seguir.	14-22

Serviço	14-22
Sistema de limpeza de tubos de caldeiras.	14-23
Transferência.	14-23
Velocidade.	14-23
Ziguezague.	14-24

CAPÍTULO 14

VOCABULÁRIO DE SINAIS TÁTICOS

1400 - GENERALIDADES.

Neste capítulo, os sinais foram agrupados em ordem alfabética, por assunto, a fim de facilitar a procura. Considerações quanto a:

Uso de parêntesis. No significado de alguns grupos a informação adicional mostrada entre parêntesis será opcional quando o sentido alternativo ou ampliação do sinal forem requeridos.

Horários. Quando os horários forem informados em grupos, o fuso horário deverá ser indicado.

Posições. Quando a posição for indicada em um grupo, tanto a latitude e a longitude ou uma marcação e distância de um ponto geográfico ou de uma unidade poderão ser utilizados.

1401 – SINAIS TÁTICOS.

AÇÃO

Esperada ação ____ inimiga (dentro de ____ horas). XSG __ - (__)

1. Aérea.
2. Submarina.
3. De superfície.
4. De ataque por míssil.

AERONAVE

Avistada __ marcação __ (distância __ milhas). XSF __ - __ - (__)

1. Aeronave.
2. Navio de guerra não identificado ou hostil.
3. Outro (Especificar).

AGIR

Agir independentemente. XAA

Agir independentemente para _____. XAB ____

1. Efetuar operações aéreas.
2. Efetuar operações de reabastecimento.
3. Efetuar reparos necessários.
4. Efetuar descarbonização de motores.
5. Efetuar ramonagem (limpeza de tubos de caldeiras).

6. Efetuar trânsito em zona de separação de tráfego.
7. Adentrar ao porto.
8. Fundear.

Manobrar como necessário para evitar colisão.
Reassumir posição quando pronto.

XNF

Retornar ao posto (___).

XAQ (___) - (___)

1. Ao término da presente operação.
2. Até _____

Sinal de fim de alarme (aeronaves nas proximidades são amigas).

Galhardete 8

ARMAS

Alarme de ataque. Guarnecer Postos de Combate.

Galhardete 4

Cessar fogo.

Galhardete 1

Escortas estarão efetuando exercício tiro real (às ___).

XLR (___)

Alarme nuclear. Desligar sistemas de ventilação.

Galhardete 2

Abrir fogo.

Galhardete 0

Navios do comboio poderão efetuar exercício tiro real (às ___).

XLS (___)

ATAQUE

Eu estou (ou ___ (indicativo fonía) está) sob ataque de _____.

XSH (___(ind. fonía))

- | | |
|----------------|-----------------------|
| 1. Aeronave | 5. Torpedo |
| 2. Submarino | 6. Foguete |
| 3. Superfície. | 7. Bomba |
| 4. Míssil | 8. Substância química |

AVARIA

No atual rumo e velocidade existe a probabilidade de ocorrer avaria no(a) _____.

XFM _____

- | | |
|-------------------|-----------------------------------|
| 1. Superestrutura | 4. Convés de carga de contêineres |
| 2. Casco | 5. Convés de carga |
| 3. Propulsão | 6. Carga interna |

Avaria/dano no(a)(s) _____ foi reparado.

XFC _____

- | | |
|-----------------------|--------------------------------|
| 1. Propulsão | 4. Turcos p/ botes salva-vidas |
| 2. Sistema de governo | 5. Radar |
| 3. Casco | 6. Agulha giroscópica |
| | 7. Luzes de navegação |

Tempo estimado para concluir reparos é de ____ horas. XFF ____

Tenho/sofri avaria/dano no(a)(s) _____. XFD ____

- | | |
|-----------------------|--------------------------------|
| 1. Propulsão | 4. Turcos p/ botes salva-vidas |
| 2. Sistema de governo | 5. Radar |
| 3. Casco | 6. Agulha giroscópica |
| | 7. Luzes de navegação |

Solicito _____. XFN ____ - (____)

1. Alteração de rumo e velocidade para reduzir o caturro.
2. Alteração de rumo e velocidade para reduzir o balanço (jogo).
3. Alteração de rumo para ____.
4. Velocidade de ____ nós.
5. Arribar até que o tempo melhore.

Execução dos reparos requer _____. XFE ____ - (____)

1. Nenhum apoio externo.
2. Parada do navio (durante ____ horas).
3. Apoio técnico.
4. Apoio de estaleiro.
5. Docagem do navio.

Reboque do navio é necessário. XFT

AVISTAMENTO

Submarino, esnórquel ou periscópio avistado Galhardete 5
(marcação ____) (distância de ____ centenas de jardas). (____) - (____)

Torpedo ou esteira de torpedo avistaram avistado Galhardete 7
(marcação __) (distância de ____ centenas de jardas). (____) - (____)

CANAL VARRIDO

Encerrar condução de navios através do canal varrido XJD (____) - (____) - (____)
(às ____).

1. Posição ____ (Lat/Long) (às ____).
2. Ponto ALFA (às ____).
3. Ponto XRAY (às ____).
4. Ponto o OSCAR (às ____).
5. Ponto o YANQUE (às ____).

Distância entre a primeira unidade a ser conduzida e o navio guia deverá ser de ____ centenas de jardas.	XHD ____
Estou afastado ____ jardas da linha de centro para a.	XIZ ____ - ____
<ol style="list-style-type: none"> 1. Direita. 2. Esquerda. 	
Estou me aproximando da entrada do canal varrido.	XJW
Estou me aproximando do fim do canal varrido.	XIY
Estou sobre a linha de centro.	XJE
Estou (ou ____ (indicativo fonía) está) adentrando o canal varrido.	XSA (____ (ind. fonía))
Estou pronto para ser conduzido através do canal varrido.	XJS
Eu posso/não posso conduzi-lo através do canal varrido.	XJU
Encerrei sua condução através do canal varrido.	XIX
Estarei no(a) ____.	XJX ____ (- ____) (- ____)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Posição ____ (Lat/Long) (às ____). 2. Ponto ALFA (às ____). 3. Ponto XRAY (às ____). 4. Ponto o OSCAR (às ____). 5. Ponto o YANQUE (às ____). 	
Conduzirei (ou unidades indicadas) através do canal varrido.	XJT (____)
Número de unidades a ser conduzida é ____. (Máximo de três por navio guia).	XJV ____
Informar a hora de entrada ou de saída do canal varrido do ____.	XJZ ____
<ol style="list-style-type: none"> 1. Seu navio. 2. Primeiro navio da coluna. 3. Último navio da coluna. 4. Indicativo fonía ____. 	
Solicito condução através do canal varrido.	XJR
Reassumir condução através do canal varrido a ____.	XJC ____ - (____) - (____)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Posição ____ (Lat/Long) (às ____). 	

2. Ponto ALFA (às ____).
3. Ponto XRAY (às ____).
4. Ponto o OSCAR (às ____).
5. Ponto o YANQUE (às ____).

A velocidade durante a condução através do canal varrido será de ____ nós. XWM ____

O trânsito submarino ocorrerá ____ XHZ ____ - (____)

1. Na superfície.
2. Na cota periscópica.
3. Mergulhado (a metros ____ de profundidade).

Você está afastado ____ jardas da linha de centro para a ____ XJA ____ - ____

1. Direita.
2. Esquerda.

Você está afastado ____ jardas da linha de centro para o ____ XJB ____ - ____

1. Norte.
2. Sul.
3. Leste.
4. Oeste.

Você (ou navio indicado) deverá estar na(o) ____ XJY ____ - (____)

1. Posição ____ (Lat/Long) (às ____).
2. Ponto ALFA (às ____).
3. Ponto XRAY (às ____).
4. Ponto o OSCAR (às ____).
5. Ponto o YANQUE (às ____).

Você concluiu a passagem através do canal varrido. XJL

Você (ou ____ (indicativo fonia)) adentrou o canal varrido. XSB (_(ind. fonia))

Você está ____ a linha de centro. XSC ____

1. À direita da.
2. À esquerda da.
3. Sobre.

Você tem uma tendência para a ____ em relação à linha de centro. XSD ____

1. Direita.
2. Esquerda.

COLUNAS

Ambas as colunas das alas externas formar a ré das colunas interiores mais próximas. (diferencial de velocidade ___ nós a menos).	XCI - (___)
Colunas deverão estar afastadas de ___ centenas de jardas.	XCH ___
Colunas deverão estar afastadas de ___ milhares de jardas.	XCT ___
Formar coluna singela (diferencial de velocidade ___ nós a menos).	XCK - (___)
Formar coluna singela na seqüência de indicativos fonia ___ etc. (distância entre navios ___ centenas de jardas).	XCJ ___ (ind. fonia) __ - (___)
Formar coluna singela à frente de três colunas. (diferencial de velocidade ___ nós a menos).	XCM - (___)
Seguir seu líder de coluna.	XJF
Seguir as águas do seu líder de coluna.	XCN
<u>COMANDO</u>	
Assumi o Comando Tático.	XBA
Passei o Comando Tático.	XBB
<u>COMODORO</u>	
Assumir função de ___.	XAC ___
<ol style="list-style-type: none"> 1. Comodoro do comboio. 2. Vice-Comodoro do comboio. 3. Contra-Comodoro do comboio. 	
Assumir função de Comodoro do comboio utilizando o indicativo fonia TOURO a partir de ___ (até ___) (durante este período meus indicativos fonia serão BEZERRO, POTRO ou NAVIO ___ como apropriado).	XAD ___ - (___)
O Comodoro do comboio está na posição de grade ___.	XKA ___
A posição de Comodoro é ___ (às ___).	XDC __ (- ___)
Assumi as funções de ___.	XSJ ___

1. Comodoro do comboio.
2. Vice-Comodoro do comboio.
3. Contra-Comodoro do comboio.

Este navio tem o Comodoro do comboio embarcado.

Bandeira X

(Somente por Bandeiras).

Este navio tem o Comodoro do comboio embarcado. XCC

(Somente por comunicações via rádio ou telégrafo e por holofote ou escote).

COMUNICAÇÕES

Você está causando atrasos não respondendo prontamente. XEE

Autenticação está/deverá ____ XEL ____

1. Em vigor.
2. Ser utilizada em todas as transmissões de VHF.
3. Ser utilizada em todos os sinais.
4. Fora de vigor.

Cancelar último sinal exibido por bandeira.

Bandeira N

(Somente por Bandeiras).

Cancelar meu sinal/mensagem. XXX ____

(Identificar o sinal/mensagem a ser cancelado pelo grupo data-hora ou repetindo-o).

Estabelecer comunicação comigo por/pelo ____ XEM ____ (- ____)

1. VHF (Canal ____).
2. Canal ótico.

Manter silêncio rádio (inclusive sistemas portáteis). XDY

Manter silêncio rádio em ____ XDZ ____

- | | | |
|-----------------------------|-------|-----------|
| 1. VHF (sistemas portáteis) | 3. HF | 5. COMSAT |
| 2. UHF | 4. MF | |

Manter silêncio eletrônico irrestrito (____) (Inclusive sistemas externo e interno de rádio, radares, ecobatímetro etc). XEA (____)

1. Exceto sistema de VHF Operativo/Administrativo do comboio.

Reduzir o brilho do seu holofote/escote. XEB

Retransmitir sinal/mensagem para ___ (ind. fonia) ___ etc.	XEG _ (ind. fonia)
Efetuar monitoramento do(a).	XEC ___ - ___ (___)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Canal de VHF ___ (às ___). 2. Frequência ___ (às ___) 	
Impossibilitado de estabelecer comunicações por holofote ou escote.	XEQ
Utilizar somente o método visual para estabelecer comunicações.	XED
Transmissores de VHF deverão estar ajustados para transmitir em ___ potência.	XEI
<ol style="list-style-type: none"> 1. Mínima. 2. Máxima. 	
Você está sendo chamado ___.	XEN ___ (- ___)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Em VHF (Canal ___). 2. Por holofote ou escote. 	
Seu sinal/mensagem (___*) não foi compreendido. (*Se necessário identificar o sinal/mensagem pelo grupo data-hora ou repetindo-o).	XEF (___)
Manter monitoramento de ___ (na(o) frequência/canal ___).	XEP ___ (- ___)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Copiar 2. Segurança 3. Guarda 4. Escuta 	
<u>COMUNICAÇÕES (RITMO)</u>	
Preparar para transmissão passo a passo.	XDG
Informar quando pronto para receber transmissão passo a passo.	XDH
Estou pronto para receber transmissão passo a passo.	XDI
Transmissão passo a passo está sendo enviada agora.	XDJ 5.. 4.. 3.. 2..AGORA
Repita sua última transmissão passo a passo.	XDK
Transmissão passo a passo recebida e decifrada.	XDL
Solicito reenvio de transmissão passo a passo.	XDM ___

Sinal recebido ____.

1. Não foi possível decifrar.
2. Contém grupos desarranjados.

Checar sua chave de ajustagem.

XDN

Checar seus parâmetros de comunicação.

XDO

Meu ajuste de velocidade de transmissão (bauds) é ____.

XDP ____

1. 100
2. 200
3. 300

Impossibilitado de enviar transmissão passo a passo.
Equipamento está ____.

XDQ ____

1. Não disponível.
2. Inoperante.
3. Inoperante em modo de transmissão.
4. Em uso.

Impossibilitado de receber transmissão passo a passo.
Equipamento está ____.

XDR ____

1. Não disponível.
2. Inoperante.
3. Inoperante em modo de recepção.
4. Em uso.

DEGAUSSING

Alimentar equipamento de degaussing.

XHA

Desligar equipamento de degaussing.

XHB

DISTÂNCIA

Marcação de __ é __ (a partir de __) (distância __ milhas).

XAJ ____ - ____
(____) - (____)

Colunas deverão estar afastadas de ____ centenas de jardas.

XCH ____

Colunas deverão estar afastadas de ____ milhares de jardas.

XCT ____

O espaçamento da formatura de grade do comboio é
de ____ milhares de jardas.

XHF ____

Distância entre a primeira unidade a ser conduzida e o navio

XHD ____

guia deverá ser de ___ centenas de jardas.

Manter-se no máximo a ___ centenas de jardas de sua posição. XHI ___

Navios deverão estar afastados de ___ centenas de jardas. XHG ___

Navios deverão estar afastados de ___ milhares de jardas. XHJ ___

Navios deverão estar afastados de ___ milhas. XHH ___

Quando em posição, ___ marcará ___ de você ___ centenas de jardas. XAY ___ - ___

1. O guia do comboio.
2. O seu guia de coluna.
3. O seu guia de grupo.

Sua marcação é ___ de mim (ou ind. fonia ou posição indicada) (distância de ___ milhas). XAF _ - () - ()

Sua distância é de ___ milhares de jardas de mim (ou ind. fonia ou posição indicada). XAZ ___ - (___)

EIXO

O eixo da formatura do comboio é o Norte Verdadeiro. XHW

O eixo da formatura do comboio é o Rumo Base. XHX

O eixo da formatura do comboio é _____. XHY ___

ESCURECIMENTO

Escurecer o navio. Nenhum foco de luz de qualquer tipo deverá ser exposto entre o pôr-do-sol e o amanhecer (exceto ____). XGH (___)

1. Luz de alcançado.
2. Luzes de navegação reduzidas.
3. Luzes de navegação com brilho normal.

Exibir luzes conforme o Regulamento Internacional para a Prevenção de Abalroamento no Mar. XNL

Reduzir o brilho do seu holofote/escote. XEB

Navio indicado encontra-se exibindo foco de luz (BB/BE). XGK ___ (BB/BE)

- | | |
|-----------------|----------------------|
| 1. Avante | 4. No convés |
| 2. A meio navio | 5. Na superestrutura |

3. A ré	6. No tope do mastro.	
Exibir luz forte na popa.		XGS
Exibir luzes de navegação com brilho máximo.		XGL
Apagar luzes de navegação.		XGN

EXERCÍCIO

Exercício deverá/está ____.

XIA ____ - (____)

1. Iniciar (às ____).
2. Concluído.
3. Cancelado.

Exercícios de ____ às ____.

XIB ____ - ____

1. Mudança de posto.
2. Mudança de formatura.
3. Operações de reabastecimento.
4. Procedimentos de comunicações para transmissão passo a passo.
5. Controle de avarias.

Exercício de manobras táticas não será iniciado antes de ____.

XIF ____

Exercício de manobras para hoje está cancelado.

XIG

Hoje não serão conduzidos exercícios.

XIE

Impossibilitado de participar de exercícios (até ____).

XIC – (____)

FORMATURA

Assumir formatura do comboio.

XKC

Assumir formatura do comboio __ de acordo com o contido na Pasta de Instruções de Navegação.

XKL ____

Ambas as colunas das alas externas formar a ré das colunas interiores mais próximas. (diferencial de velocidade ____ nós a menos).

XCI - (____)

O eixo da formatura do comboio é ____.

XHY ____

O eixo da formatura do comboio é o rumo base.

XHX

O eixo da formatura do comboio é o norte verdadeiro.

XHW

O espaçamento da grade da formatura do comboio

XHV ____

deverá ser de ___ milhares de jardas.

A formatura do comboio é ___.

1. Coluna.
2. Colunas múltiplas.
3. Frente larga.
4. Ponta de flecha invertida.
5. Ponta de flecha invertida, modificada.
6. Circular.
7. Aleatória.

Dispor navios em formatura de emergência. Distância entre colunas ___ milhares de jardas. Distância entre navios ___ milhares de jardas.

Formar coluna singela (diferencial de velocidade ___ nós a menos).

Formar coluna singela na seqüência de ind. fonia ___ etc. (distância entre navios ___ centenas de jardas).

Formar coluna singela à frente de três colunas. (diferencial de velocidade ___ nós a menos).

Reassumir formatura do comboio.

Dispersar em Leque e proceder à máxima velocidade.

Navios deverão estar afastados de ___ centenas de jardas.

Navios deverão estar afastados de ___ milhares de jardas.

Navios deverão estar afastados de ___ milhas.

Navios indicados deverão efetuar mudança de posto.

Formar em Estrela e proceder à máxima velocidade.

Assumir posto ___ na formatura do comboio.

Impossibilitado de assumir/reassumir posição enquanto o comboio permanecer no presente rumo e velocidade.

FUMAÇA

Cessar de produzir fumaça.

FUNDEAR

XKJ ___

XKD ___ - ___

XCK - (___)

XCJ_(ind. fonia) __ - (___)

XCM - (___)

XKE

Galhardete 6

XHG ___

XHJ ___

XHH ___

XKG ___ (ind. fonia)

Galhardete 9

XKF ___

XKN

XRM

Fundear ____.

XAS ____
() - ()

1. Como previamente ordenado.
2. Na posição ____ (às ____).
3. Estar pronto para largar o ferro (às ____).
4. Permanecer fundeado com comprimento mínimo necessário de amarra (até ____).
5. Utilizando ambos os ferros de proa.

Manter ____ ferro(s) pronto(s) para largar.

XAR ____

1. Um.
2. Ambos.

Largar o ferro.

XAV ____

Meu ferro está ____.

XAX ____

1. Içado.
2. Preso/Avariado.
3. Safo/Livre.

Largar o ferro (às ____).

XAW (____)

Alarme de ataque. Guarnecer Postos de Combate.

Galhardete 4

GUIA

O guia do comboio encontra-se na posição de grade da formatura ____.

XKB ____

O guia do comboio está no posto ____.

XKY ____

Em que posto está o guia do comboio?

XKZ

O guia do comboio será ____.

XKX

Este navio é o guia do comboio.

O maior emblema mercante içado no mastro principal.

Quando em posição, __ estará na marcação __ a partir de você __ centenas de jardas.

XAY __ - __

1. O guia do comboio.
2. O seu guia de Coluna.
3. O seu guia de grupo.

HELICÓPTERO

Transferência de __ por helicóptero está prevista em __ horas (ou às ____).

XHE __ - __

1. Pessoal.
2. Correio/carga/mantimentos.

Helicóptero será provido para ____.

XHP ____

1. Recolhimento de homem ao mar.
2. Transferência de pessoal.
3. Transferência de correio/carga/mantimentos.

Tenho ____ para transferência (para ____).

XHC - (____)

1. Pessoal.
2. Correio/carga/mantimentos.

Operações com helicópteros.
(SOMENTE POR BANDEIRAS).

Bandeira H

HORÁRIOS

Hora local (HL) será adiantada de ____ hora(s) para o fuso ____ às ____.

XBC ____ - ____

Hora local (HL) será retardada de ____ hora(s) para o fuso ____ às ____.

XBD ____ - ____

Cheque de horário. O horário para execução deste sinal é ____.

XBE ____

IDENTIFICAÇÃO

A primeira unidade da coluna deverá exibir três luzes brancas. Verticalmente na proa.

XMQ

Levar o número do seu posto no comboio.

XMN

Posso vê-lo. Você está identificado.

XML

Não posso vê-lo.

XMK

Indicar seu indicativo fonia.

XMH

Indicar sua posição utilizando holofote ou escote.

XMP

O navio guia está exibindo uma luz branca acima de outra vermelha.

XMR

Enviar seu sinal de identificação/reconhecimento.

XMM

Meu indicativo fonia é ____.

XMJ ____

Exibir seu nome de costado.

XMO

Apagar luzes de identificação de navio guia.

XMS

Seu indicativo fonia é ____.

XMI ____

INCORPORAÇÃO

Está prevista a incorporação de ____ navio(s) (às ____).

XKH - (____)

INTENÇÃO

É minha intenção manter presente ____ por toda a noite (ou até ____).

XGA - (____)

1. Formatura.
2. Rumo.
3. Velocidade.
4. Formatura, rumo e velocidade.

É minha intenção ____ às ____.

XGB ____ - ____ -
(____)

1. Alterar rumo (para ____).
2. Alterar velocidade (para ____ nós).
3. Iniciar plano de zigzag (Plano ____).
4. Cessar plano de zigzag.
5. Efetuar alteração de rumo por conversão (para ____).
6. Guinar (para ____).

É minha intenção alterar formatura para ____ (às ____).

XGC ____ - (____)

1. Coluna.
2. Colunas múltiplas.
3. Frente larga.
4. Ponta de flecha invertida.
5. Ponta de flecha invertida, modificada.
6. Circular.
7. Aleatória.

MARCAÇÃO

Marcação de __ de __ (a partir de __)
(distância __ milhas).

XAJ _ - _ - (_) - (_)

Manter marcação relativa e distância.

XAH

Manter marcação verdadeira e distância.

XAO

Reassumir marcação relativa e distância.

XAI

Reassumir marcação verdadeira e distância.

XAP

Sua marcação é ___ de mim (ou indicativo fonia ou posição indicada) (distância ___ milhas).

XAF ___ - (___) - (___)

Sua distância é ___ centenas de jardas de mim (ou indicativo fonia ou posição indicada).

XAG ___ - (___)

Sua distância é ___ milhares de jardas de mim (ou indicativo fonia ou posição indicada).

XAZ ___ - (___)

Quando você estiver em posição ___ estará na marcação ___ a partir de você ___ centenas de jardas.

XAY ___ - ___

1. O guia do comboio.
2. O seu guia de coluna.
3. O seu guia de grupo.

MINAS

Mina avistada (marcação ___) (distância ___ centenas de jardas).

Galhardete 3 - (___)
(___)

MOVIMENTOS

Desconsiderar meus movimentos.

XNU

Seus movimentos não são compreendidos.

XNV

NAVEGAÇÃO

Cheque de agulha giroscópica. Efetuar cheque de agulhas giroscópicas comigo por marcações recíprocas.

XNB

(Quando da execução do sinal, navios simultaneamente efetuam marcações recíprocas e as informam ao outro).

A marcação de cheque é ___.

XNC ___

A corrente marítima na área é de ___ nós.

XND ___ - ___

A profundidade local é de ___.

XNE ___ - ___

1. Braças.
2. Metros.

Estou passando pela posição ___ (às ___).

XQE ___ - (___)

Minha posição é ___ (às ___).

XNG - (___)

NEBLINA

Não emitir sinais de neblina.

XIN

Sinais de neblina deverão ser emitidos.	XIM ____
1. Pelo guia do comboio.	
2. Pelos guias de coluna.	
3. Por todos os navios.	
4. Quando houver sério risco de ocorrer colisão.	
5. Para evitar colisão.	
Exibir luz forte na popa.	XGS
Exibir luzes de navegação com brilho máximo.	XGL
Apagar luzes de navegação.	XGN
<u>NUCLEAR</u>	
Direção do vento de precipitação efetiva é ____.	XPH ____
<u>POSTO/POSIÇÃO</u>	
Você está agora na posição de grade do comboio ____.	XKK ____
Estou reassumindo posição.	XKM
Seu posto na formatura do comboio é ____.	XKS ____
O guia está na posição ____	XKY ____
Em que posto encontra-se o guia do comboio?	XKZ
Ponto de encontro do comboio para o meio-dia de amanhã é ____.	XQB ____
Ponto de encontro do comboio para depois de amanhã ao meio-dia é ____.	XQC ____
Ponto de encontro na posição ____ (às ____).	XQD ____ - (____)
Içar o seu número de posto no comboio.	XMN
Assumir sua posição correta.	XWU
Impossibilitado de manter posição.	XWV
Coluna ____ tomar posição a ré da coluna ____.	XWW ____ - ____
Colunas indicadas deverão trocar de posição.	XWX ____ - ____
Qual é a minha posição no comboio?	XWZ

PROCEDER

Proceder à máxima velocidade com segurança.	XWC
Proceder conforme ordenado previamente (às ____).	XQY (____)
Proceder para seu destino (às ____).	XQX (____)
Proceder conforme instruções para navio desgarrado.	XWK
Você está fora do campo minado. Proceder como previamente determinado.	XQJ

RADAR

Restrições de emissões eletrônicas estão suspensas (____).	XRL (____) - (____)
1. Às ____.	
2. Ao passar ____.	
Mantenha silêncio de radar (na(s) ____).	XRF (____)
1. Banda I (3 cm).	
2. Bandas E/F (10 cm).	
Silêncio radar está suspenso (na(s) ____).	XRK (____)
1. Banda I (3 cm).	
2. Bandas E/F (10 cm).	
Irradiar com radar na(s) ____ por um máximo de ____ minutos a cada ____ minutos de intervalo.	XRG ____ - ____
1. Banda I (3 cm).	
2. Bandas E/F (10 cm).	

REABASTECIMENTO

Iniciar (ando) aproximação.	XQH
Rumo para operações (de) ____ é ____ (velocidade ____).	XEO ____ - ____ - (____)
1. Aéreas.	
2. Reabastecimento.	
Desengajando em ____ minutos.	XQI ____
Preparando para recebê-lo (____).	XQF (____)
1. Por BE.	

2. Por BB. 3. Pela popa.	
Pronto para recebê-lo (___).	XQG (___)
1. Por BE. 2. Por BB. 3. Pela popa.	
Cabo de sustentação.	Bandeira Y
<u>RUMO</u>	
Ajustar rumo base para ___. (Ajustes somente poderão ser efetuados até 10 graus).	XET ___
Ajustar rumo de forma que você marque-me aos ___ graus verdadeiros.	XEW ___
Todos as alterações preestabelecidas de rumo estão canceladas.	XEZ
O rumo de base é ___.	XES ___
Cancelar ziguezague. Reassumir rumo base.	XEU
Cancelar ziguezague. Governar no rumo ___.	XEV ___
Alteração de rumo devido a ___ está cancelado.	XEY ___
Rumo para operações (de) ___ é ___ (velocidade ___).	XEO ___ - ___ - (___)
1. Aéreas. 2. Reabastecimento.	
Manter rumo e velocidade atuais. Meu rumo é ___ (velocidade ___). C ___ - (___)	XFA
Operações com helicópteros. (SOMENTE POR BANDEIRAS).	Bandeira H
Preparar para efetuar alteração de rumo por conversão para ___.	XEX ___ - (___)
Governar no rumo ___.	XER ___
Guinar na direção indicada para o rumo verdadeiro _____. (Somente por comunicações via rádio ou telégrafo e por holofote ou escote). (Navios deverão manter marcação verdadeira do guia).	T BB/BE ___

Impossibilitado de assumir/reassumir posição enquanto o comboio permanecer no presente rumo e velocidade.	XKN
Efetuar alteração de rumo por conversão para o rumo verdadeiro ____. (Somente por comunicações via rádio ou telégrafo e por holofote ou escote). (Navios deverão manter marcação relativa do guia).	W BB/BE __
<u>SEGUIR</u>	
Seguir seu líder de coluna.	XJF
Seguir meus movimentos (ou ____ (indicativo fonia)).	XJH (__ (ind. fonia))
Seguir navio de contramedidas de minagem.	XJG
Seguir movimentos do seu líder de coluna.	XCN
Seguir movimentos do matalote de vante.	XJM
Seguir movimentos do navio de contramedidas de minagem.	XJN
Seguir minhas águas (ou ____ (indicativo fonia)).	XJK (__ (ind.fonia))
Seguir as águas do seu líder de coluna.	XCL
Seguir as águas do matalote de vante.	XJI
Seguir as águas do navio de contramedidas de minagem.	XJJ
<u>SERVIÇO</u>	
Assumir serviço de ____.	XAC ____
<ol style="list-style-type: none"> 1. Comodoro do comboio. 2. Vice-Comodoro do comboio. 3. Contra-Comodoro do comboio. 	
Assumir função de Comodoro do comboio utilizando o indicativo fonia TOURO a partir de ____ (até ____) (durante este período meus indicativos fonia serão BEZERRO, POTRO ou NAVIO ____ como apropriado).	XAD ____ - (____)
Assumir serviço de navio-tanque do comboio.	XAT
Assumir serviço de navio-guarda radar. Informar todos os contatos ao Comodoro do comboio (ou indicativo fonia indicado).	XEH (__ ind. fonia)

Assumir serviço de navio de salvamento. XAE

Assumi serviço de _____. XSJ ____

1. Comodoro do comboio.
2. Vice-Comodoro do comboio.
3. Contra-Comodoro do comboio.

Assumi/Reassumi o Comando Tático. XBA

SISTEMA DE LIMPEZA DE TUBOS DE CALDEIRAS

Efetuar ramonagem (às ____). XAK - (____)

Não efetuar ramonagem até ____ (um sinal complementar será enviado). XAN ____

Efetuar descarbonização (às ____). XAM - (____)

Solicito permissão para _____. XAU ____

1. Efetuar ramonagem.
2. Efetuar descarbonização.

Não efetuar descarbonização até ____ (um sinal complementar será enviado). XAL ____

TRANSFERÊNCIA

Estar preparado para efetuar faina de transferência de ____ agora (ou às ____). XYE ____

- | | | |
|------------------|-----------------|------------------|
| 1. Água potável. | 3. Mantimentos. | 5. Carga pesada. |
| 2. Combustível. | 4. Carga leve. | |

VELOCIDADE

Diferencial de velocidade a ser usado para manobras de conversão: guias de coluna ____ nós a menos. Colunas mais internas ____ nós a menos. XWG __ - __

Meu rumo é ____ (velocidade ____ nós). C ____ - (____)

Minha velocidade máxima é de ____ nós. XWE ____

Minha velocidade mínima é de ____ nós. XWF ____

Minha velocidade é de ____ nós. XWD ____

Velocidade. Guia procederá a ____ nós. Outros S ____

navios procederão como necessário para manter posição.

A velocidade durante a passagem através do canal varrido será ___ nós. XWM ___

A velocidade será alterada por sinal para ___ nós às ____. XWA ___ - ___

Parar seu navio. Permanecer no canal. XWL

Qual é sua máxima velocidade nas presentes condições? XWH

Qual é sua mínima velocidade nas presentes condições? XWI

Qual é a sua velocidade? XWJ

ZIGUEZAGUE

Executar plano de ziguezague conforme o Plano número __ Rumo base __ Hora Zero ____. XZB __ - __ - __

SIGNIFICADO DAS SIGLAS UTILIZADAS

- C Meu rumo é ___ (velocidade ___ nós).
- H Operação com helicópteros.
 A MEIO: Estou preparando para receber ou operar helicóptero.
 ATOPETADA: Estou estabilizado em rumo e velocidade, para receber ou operar com helicóptero.
 ARRIADA: Encerrada operação com helicópteros.
- N Cancelar sinais arvorados com esta bandeira.
- Bombordo Indica o bordo de guinada ou conversão quando seguindo TANGO ou WHISKEY.
- S Velocidade. Guia procederá a ___ nós. Outros navios procederão como necessário para manter posição.
- Boreste Indica o bordo de guinada ou conversão quando seguindo TANGO ou WHISKEY.
- T Guinar simultaneamente, para o bordo indicado, para o rumo verdadeiro ___ .
- W Efetuar alteração de rumo, por conversão, para o bordo indicado, para o rumo verdadeiro ___.
- X Este navio encontra-se com o Comodoro do comboio embarcado.
- Y Transferência de carga pesada.

- O maior emblema mercante
içado no mastro principal.
Galhardete 0 Abrir fogo.
- Galhardete 1 Cessar fogo.
- Galhardete 2 Alarme nuclear. Desligar sistemas de ventilação.
- Galhardete 3 Mina avistada (marcação ___) (distância ___ centenas de
jardas).
- Galhardete 4 Alarme de ataque. Guarnecer Postos de Combate.
- Galhardete 5 Submarino, esnórquel ou periscópio avistado (marcação ___)
(distância de ___ centenas de jardas).
- Galhardete 6 Dispersar em Leque e proceder à máxima velocidade.
- Galhardete 7 Torpedo ou esteira de torpedo avistaram avistado (marcação ___)
(distância de ___ centenas de jardas).
- Galhardete 8 Sinal de fim de alarme (aeronaves nas proximidades são
amigas).
- Galhardete 9 Formar em Estrela e proceder à máxima velocidade.
- XAA Agir independentemente.
- XAB Agir independentemente para ____.
1. Efetuar operações aéreas.
 2. Efetuar operações de reabastecimento.
 3. Efetuar reparos necessários.
 4. Efetuar descarbonização de motores.
 5. Efetuar ramonagem (limpeza de tubos de caldeiras).
 6. Efetuar trânsito em zona de separação de tráfego.
 7. Adentrar ao porto.
 8. Fundear.
- XAC Assumir função de ____.
1. Comodoro do comboio.
 2. Vice-Comodoro do comboio.
 3. Contra-Comodoro do comboio.
- XAD Assumir função de Comodoro do comboio utilizando o indicativo
fonia TOUROa partir de ___ (até ___) (durante este período
meus indicativos fonia serão BEZERRO, POTRO ou NAVIO ___
como apropriado).
- XAE Assumir serviço de navio de salvamento.

- XAF Sua marcação é ___ de mim (ou indicativo fonía ou posição indicada) (distância ___ milhas).
- XAG Sua distância é ___ centenas de jardas de mim (ou indicativo fonía ou posição indicada).
- XAH Manter marcação relativa e distância.
- XAI Reassumir marcação relativa e distância.
- XAJ Marcação de ___ de ___ (a partir de ___) (distância ___ milhas).
- XAK Efetuar ramonagem (às ___).
- XAL Não efetuar descarbonização até ___ (um sinal complementar será enviado).
- XAM Efetuar descarbonização (às ___).
- XAN Não efetuar ramonagem até ___ (um sinal complementar será enviado).
- XAO Manter marcação verdadeira e distância.
- XAP Reassumir marcação verdadeira e distância.
- XAQ Retornar ao posto (___).
1. Ao término da presente operação.
 2. Até ___.
- XAR Manter ___ ferro(s) pronto(s) para largar.
1. Um.
 2. Ambos.
- XAS Fundear ___.
1. Como previamente ordenado.
 2. Na posição ___ (às ___).
 3. Estar pronto para largar o ferro (às ___).
 4. Estar com o comprimento mínimo necessário de nós (até ___).
 5. Utilizando ambos os ferros de proa.
- XAT Assumir serviço de navio-tanque do comboio.
- XAU Solicito permissão para ___.
1. Efetuar ramonagem.

2. Efetuar descarbonização.

- XAV Largar o ferro.
- XAW Largar o ferro (às ____).
- XAX Meu ferro está ____.
1. Içado.
 2. Preso/Avariado.
 3. Safo/Livre.
- XAY Quando você estiver em posição ____ estará na marcação ____ a partir de você ____ centenas de jardas.
1. O guia do comboio.
 2. O seu guia de coluna.
 3. O seu guia de grupo.
- XAZ Sua distância é __ milhares de jardas de mim (ou indicativo fonia ou posição indicada).
- XBA Assumi o Comando Tático.
- XBB Passei o Comando Tático.
- XBC Hora local (HL) será adiantada de ____ hora(s) para o fuso ____ às ____.
- XBD Hora local (HL) será retardada de ____ hora(s) para o fuso ____ às ____.
- XBE Cheque de horário. O horário para execução deste sinal é ____.
- XCC Este navio tem o Comodoro do comboio embarcado. (Somente por comunicações via rádio ou telégrafo e por holofote ou escote).
- XCH Colunas deverão estar afastadas de ____ centenas de jardas.
- XCI Ambas as colunas das alas externas formar a ré das colunas interiores mais próximas. (diferencial de velocidade ____ nós a menos).
- XCJ Formar coluna singela na seqüência de indicativos fonia ____ ____ etc. (distância entre navios __ centenas de jardas).
- XCK Formar coluna singela (diferencial de velocidade ____ nós a menos).
- XCL Seguir as águas do seu líder de coluna.

XCM	Formar coluna singela à frente de três colunas. (diferencial de velocidade ___ nós a menos).
XCN	Seguir as águas do seu líder de coluna.
XCT	Colunas deverão estar afastadas de ___ milhares de jardas.
XDC	A posição de Comodoro é ___ (às ___).
XDG	Preparar para transmissão passo a passo.
XDH	Informar quando pronto para receber transmissão passo a passo.
XDI	Estou pronto para receber transmissão passo a passo.
XDJ	Transmissão passo a passo está sendo enviada agora.
XDK	Repita sua última transmissão passo a passo.
XDL	Transmissão passo a passo recebida e decifrada.
XDM	Solicito reenvio de transmissão passo a passo. Sinal recebido ____. <ol style="list-style-type: none">1. Não foi possível decifrar.2. Contém grupos desarranjados.
XDN	Checar sua chave de ajustagem.
XDO	Checar seus parâmetros de comunicação.
XDP	Meu ajuste de velocidade de transmissão (bauds) é ____. <ol style="list-style-type: none">1. 1002. 2003. 300
XDQ	Impossibilitado de enviar transmissão passo a passo. Equipamento está ____. <ol style="list-style-type: none">1. Não disponível.2. Inoperante.3. Inoperante em modo de transmissão.4. Em uso.
XDR	Impossibilitado de receber transmissão passo a passo. Equipamento está ____. <ol style="list-style-type: none">1. Não disponível.2. Inoperante.3. Inoperante em modo de recepção.4. Em uso.

- XDY Manter silêncio rádio (inclusive sistemas portáteis).
- XDZ Manter silêncio rádio em ____.
1. VHF (sistemas portáteis)
 2. UHF
 3. HF
 4. MF
 5. COMSAT
- XEA Manter silêncio eletrônico irrestrito (____) (Inclusive sistemas externo e interno de rádio, radares, ecobatímetro etc. Exceto sistema de VHF Operativo/Administrativo do comboio.
- XEC Efetuar monitoramento do(a).
1. Canal de VHF ____ (às ____).
 2. Frequência ____ (às ____)
- XED Utilizar somente o método visual para estabelecer comunicações.
- XEE Você está causando atrasos não respondendo prontamente.
- XEF Seu sinal/mensagem (____*) não foi compreendido. (*Se necessário identificar o sinal/mensagem pelo grupo data-hora ou repetindo-o).
- XEG Retransmitir sinal/mensagem para ____ (ind. fonia) ____ etc.
- XEH Assumir serviço navio-guarda radar. Informar todos os contatos ao Comodoro do comboio (ou indicativo fonia indicado).
- XEI Transmissores de VHF deverão estar ajustados para transmitir em ____ potência.
1. Mínima.
 2. Máxima.
- XEL Autenticação está/deverá ____.
1. Em vigor.
 2. Ser utilizada em todas as transmissões de VHF.
 3. Ser utilizada em todos os sinais.
 4. Fora de vigor.
- XEM Estabelecer comunicação comigo por/pelo ____.
1. VHF (Canal ____).
 2. Canal ótico.
- XEN Você está sendo chamado ____.
1. Em VHF (Canal ____).
 2. Por holofote ou escote.

- XEO Rumo para operações (de) ____ é ____ (velocidade ____).
1. Aéreas.
 2. Reabastecimento.
- XEP Manter monitoramento de ____ (na(o) freqüência/canal ____).
1. Cópia
 2. Cobertura.
 3. Guarda.
 4. Escuta.
- XEQ Impossibilitado de estabelecer comunicações por holofote ou escote.
- XER Governar no rumo ____.
- XES O rumo de base é ____.
- XET Ajustar rumo base para ____ (Ajustes somente poderão ser efetuados até 10 graus).
- XEU Cancelar ziguezague. Reassumir rumo base.
- XEV Cancelar ziguezague. Governar no rumo ____
- XEW Ajustar rumo de forma que você marque-me aos ____ graus verdadeiros.
- XEX Preparar para efetuar alteração de rumo por conversão para ____.
- XEY Alteração de rumo devido a ____ está cancelado.
- XEZ Todos as alterações preestabelecidas de rumo estão canceladas.
- XFA Manter rumo e velocidade atuais.
- XFC Avaria/dano no(a)(s) ____ foi reparado.
1. Propulsão
 2. Sistema de governo
 3. Casco
 4. Turcos p/ botes salva-vidas
 5. Radar
 6. Agulha giroscópica
 7. Luzes de navegação
- XFD Tenho/sofri avaria/dano no(a)(s) ____.
1. Propulsão
 2. Sistema de governo
 3. Casco
 4. Turcos p/ botes salva-vidas
 5. Radar
 6. Agulha giroscópica
 7. Luzes de navegação
- XFE Execução dos reparos requer ____.

1. Nenhum apoio externo.
2. Parada do navio (durante ___ horas).
3. Apoio técnico.
4. Apoio de estaleiro.
5. Docagem do navio.

XFF Tempo estimado para concluir reparos é de ___ horas.

XFM No atual rumo e velocidade existe a probabilidade de ocorrer avaria no(a) ___.

- | | |
|-------------------|-----------------------------------|
| 1. Superestrutura | 4. Convés de carga de contêineres |
| 2. Casco | 5. Convés de carga |
| 3. Propulsão | 6. Carga interna |

XFN Solicito ___.

1. Alteração de rumo e velocidade para reduzir o caturro.
2. Alteração de rumo e velocidade para reduzir o balanço (jogo).
3. Alteração de rumo para ___.
4. Velocidade de ___ nós.
5. Arribar até que o tempo melhore.

XFT Reboque do navio é necessário.

XGA É minha intenção manter presente ___ por toda a noite (ou até ___).

1. Formatura.
2. Rumo.
3. Velocidade.
4. Formatura, rumo e velocidade.

XGB É minha intenção ___ às ___.

1. Alterar rumo (para ___).
2. Alterar velocidade (para ___ nós).
3. Iniciar plano de zigzag (Plano ___).
4. Cessar plano de zigzag.
5. Efetuar alteração de rumo por conversão (para ___).
6. Guinar (para ___).

XGC É minha intenção alterar formatura para ___ (às ___).

1. Coluna.
2. Colunas múltiplas.
3. Frente larga.
4. Ponta de flecha invertida.
5. Ponta de flecha invertida, modificada.

6. Circular.
7. Aleatória.

- XGH Escurecer o navio. Nenhum foco de luz de qualquer tipo deverá ser exposto entre o pôr-do-sol e o amanhecer (exceto ____).
1. Luz de alcançado.
 2. Luzes de navegação reduzidas.
 3. Luzes de navegação com brilho normal.
- XGK Navio indicado encontra-se exibindo foco de luz (BB/BE).
- | | |
|-----------------|-----------------------|
| 1. Avante | 4. No convés |
| 2. A meio navio | 5. Na superestrutura |
| 3. A ré | 6. No tope do mastro. |
- XGL Exibir luzes de navegação com brilho máximo.
- XGN Apagar luzes de navegação.
- XGS Exibir luz forte na popa.
- XHA Alimentar equipamento de degaussing.
- XHB Desligar equipamento de degaussing.
- XHC Tenho ____ para transferência (para ____).
1. Pessoal.
 2. Correio/carga/mantimentos.
- XHD Distância entre a primeira unidade a ser conduzida e o navio guia deverá ser de ____ centenas de jardas.
- XHE Transferência de ____ por helicóptero está prevista em ____ horas (ou às ____).
1. Pessoal.
 2. Correio/carga/mantimentos.
- XHF O espaçamento da formatura de grade do comboio é de ____ milhares de jardas.
- XHG Navios deverão estar afastados de ____ centenas de jardas.
- XHH Navios deverão estar afastados de ____ milhas.
- XHI Manter-se no máximo a ____ centenas de jardas de sua posição.
- XHJ Navios deverão estar afastados de ____ milhares de jardas.

- XHP Helicóptero será provido para ____.
1. Recolhimento de homem ao mar.
 2. Transferência de pessoal.
 3. Transferência de Correio/carga/mantimentos.
- XHV O espaçamento da grade da formatura do comboio deverá ser de ____ milhares de jardas.
- XHW O eixo da formatura do comboio é o norte verdadeiro.
- XHX O eixo da formatura do comboio é o rumo base.
- XHY O eixo da formatura do comboio é ____.
- XHZ O trânsito submarino ocorrerá ____.
1. Na superfície.
 2. Na cota periscópica.
 3. Mergulhado (a metros ____ de profundidade).
- XIA Exercício deverá/está ____.
1. Iniciar (às ____).
 2. Concluído.
 3. Cancelado.
- XIB Exercícios de ____ às ____.
1. Mudança de posto.
 2. Mudança de formatura.
 3. Operações de reabastecimento.
 4. Procedimentos de comunicações para transmissão passo a passo.
 5. Controle de avarias.
- XIC Impossibilitado de participar de exercícios (até ____).
- XIE Hoje não serão conduzidos exercícios.
- XIF Exercício de manobras táticas não será iniciado antes de ____.
- XIG Exercício de manobras para hoje está cancelado.
- XIM Sinais de neblina deverão ser emitidos.
1. Pelo guia do comboio.
 2. Pelos guias de coluna.
 3. Por todos os navios.
 4. Quando houver sério risco de ocorrer colisão.
 5. Para evitar colisão.

- XIN Não emitir sinais de neblina.
- XIX Encerrei sua condução através do canal varrido.
- XIY Estou me aproximando do fim do canal varrido.
XIZ Estou afastado ___ jardas da linha de centro para a.
1. Direita.
 2. Esquerda.
- XJA Você está afastado ___ jardas da linha de centro para a ___.
1. Direita.
 2. Esquerda.
- XJB Você está afastado ___ jardas da linha de centro para o ___.
1. Norte.
 2. Sul.
 3. Leste.
 4. Oeste.
- XJC Reassumir condução através do canal varrido a ___.
1. Posição ___ (Lat/Long) (às ___).
 2. Ponto ALFA (às ___).
 3. Ponto XRAY (às ___).
 4. Ponto o OSCAR (às ___).
 5. Ponto o YANQUE (às ___).
- XJD Encerrar condução de navios através do canal varrido (às ___).
1. Posição ___ (Lat/Long) (às ___).
 2. Ponto ALFA (às ___).
 3. Ponto XRAY (às ___).
 4. Ponto o OSCAR (às ___).
 5. Ponto o YANQUE (às ___).
- XJE Estou sobre a linha de centro.
- XJF Seguir seu líder de coluna.
- XJG Seguir navio de contramedidas de minagem.
- XJH Seguir meus movimentos (ou ___ (indicativo fonía)).
- XJI Seguir as águas do matalote de vante.
- XJJ Seguir as águas do navio de contramedidas de minagem.

- XJK Seguir minhas águas (ou ____ (indicativo fonía)).
- XJL Você concluiu a passagem através do canal varrido.
- XJM Seguir os movimentos do matalote de vante.
- XJN Seguir movimentos do navio de contramedidas de minagem.
- XJR Solicito condução através do canal varrido.
- XJS Estou pronto para ser conduzido através do canal varrido.
- XJT Conduzirei (ou unidades indicadas) através do canal varrido.
- XJU Eu posso/não posso conduzi-lo através do canal varrido.
- XJV Número de unidades a ser conduzida é _____. (Máximo de três por navio guia).
- XJW Estou me aproximando da entrada do canal varrido.
- XJX Estarei no(a) ____.
1. Posição ____ (Lat/Long) (às ____).
 2. Ponto ALFA (às ____).
 3. Ponto XRAY (às ____).
 4. Ponto o OSCAR (às ____).
 5. Ponto o YANQUE (às ____).
- XJY Você (ou navio indicado) deverá estar na(o) ____.
1. Posição ____ (Lat/Long) (às ____).
 2. Ponto ALFA (às ____).
 3. Ponto XRAY (às ____).
 4. Ponto o OSCAR (às ____).
 5. Ponto o YANQUE (às ____).
- XJZ Informar a hora de entrada ou de saída do canal varrido do ____.
1. Seu navio.
 2. Primeiro navio da coluna.
 3. Último navio da coluna.
 4. Indicativo fonía ____.
- XKA O Comodoro do comboio está na posição de grade ____.
- XKB O guia do comboio encontra-se na posição de grade da formatura ____.
- XKC Assumir formatura do comboio.

- XKD Formar coluna singela na seqüência de indicativos fonia ____ etc. (distância entre navios ____ centenas de jardas).
- XKE Reassumir formatura do comboio.
- XKF Assumir posto ____ na formatura do comboio.
- XKG Navios indicados deverão efetuar mudança de posto.
- XKH Está prevista a incorporação de ____ navio(s) (às ____).
- XKJ A formatura do comboio é ____.
1. Coluna.
 2. Colunas múltiplas.
 3. Frente larga.
 4. Ponta de flecha invertida.
 5. Ponta de flecha invertida, modificada.
 6. Circular.
 7. Aleatória.
- XKK Você está agora na posição de grade do comboio ____.
- XKL Assumir formatura do comboio ____ de acordo com o contido na Pasta de Instruções de Navegação.
- XKM Estou reassumindo posição.
- XKN Impossibilitado de assumir/reassumir posição enquanto o comboio permanecer no presente rumo e velocidade.
- XKS Seu posto na formatura do comboio é ____.
- XKX O guia do comboio será ____.
- XKY O guia do comboio está no posto ____.
- XKZ Em que posto está o guia do comboio?
- XLR Escoltas estarão efetuando exercício tiro real (às ____).
- XLS Navios do comboio poderão efetuar exercício tiro real (às ____).
- XMH Indicar seu indicativo fonia.
- XMI Seu indicativo fonia é ____.
- XMJ Meu indicativo fonia é ____.
- XMK Não posso vê-lo.

XML	Posso vê-lo. Você está identificado.
XMM	Enviar seu sinal de identificação/reconhecimento.
XMN	Lçar o número do seu posto no comboio.
XMO	Exibir seu nome de costado.
XMP	Indicar sua posição utilizando holofote ou escote.
XMQ	A primeira unidade da coluna deverá exibir três luzes brancas verticalmente na proa.
XMR	O navio guia está exibindo uma luz branca acima de outra vermelha.
XMS	Apagar luzes de identificação de navio guia.
XNB	Cheque de agulha giroscópica. Efetuar cheque de agulhas giroscópicas comigo por marcações recíprocas. (Quando da execução do sinal, navios simultaneamente efetuam marcações recíprocas e as informam ao outro).
XNC	A marcação de cheque é ____.
XND	A corrente marítima na área é de ____ nós.
XNE	A profundidade local é de ____. <ol style="list-style-type: none">1. Braças.2. Metros.
XNF	Manobrar como necessário para evitar colisão. Reassumir posição quando pronto.
XNG	Minha posição é ____ (às ____).
XNL	Exibir luzes conforme o Regulamento Internacional para a Prevenção de Abalroamento no Mar.
XNU	Desconsiderar meus movimentos.
XNV	Seus movimentos não são compreendidos.
XPH	Direção do vento de precipitação efetiva é ____.
XQB	Ponto de encontro do comboio para o meio-dia de amanhã é ____.
XQC	Ponto de encontro do comboio para depois de amanhã ao meio-dia é ____.

- XQD Ponto de encontro na posição ____ (às ____).
- XQF Preparando para recebê-lo (____).
1. Por BE.
 2. Por BB.
 3. Pela popa.
- XQG Pronto para recebê-lo (____).
1. Por BE.
 2. Por BB.
 3. Pela popa.
- XQH Iniciar (ando) aproximação.
- XQI Desengajando em ____ minutos.
- XQJ Você está fora do campo minado. Proceder como previamente determinado.
- XQX Proceder para seu destino (às ____).
- XQY Proceder de acordo como ordenado previamente (às ____).
- XRF Mantenha silêncio de radar (na(s) ____).
1. Banda I (3 cm).
 2. Bandas E/F (10 cm).
- XRG Irradiar com radar na(s) ____ por um máximo de ____ minutos a cada ____ minutos de intervalo.
1. Banda I (3 cm).
 2. Bandas E/F (10 cm).
- XRK Silêncio radar está suspenso (na(s) ____).
1. Banda I (3 cm).
 2. Bandas E/F (10 cm).
- XRL Restrições de emissões eletrônicas estão suspensas (____).
1. Às ____.
 2. Ao passar ____.
- XRM Cessar de produzir fumaça.
- XSA Estou (ou ____ (ind. fonia) entrando no canal varrido.

- XSB Você (ou ____ (indicativo fonía)) adentrou o canal varrido.
- XSC Você está ____ a linha de centro.
1. À direita da.
 2. À esquerda da.
 3. Sobre.
- XSD Você tem uma tendência para a ____ em relação à linha de centro.
1. Direita.
 2. Esquerda.
- XSF Avistada __ marcação __ (distância ____ milhas).
1. Aeronave.
 2. Navio de guerra não identificado ou hostil.
 3. Outro (Especificar).
- XSG Esperada ação ____ inimiga (dentro de ____ horas).
1. Aérea.
 2. Submarina.
 3. De superfície.
 4. De ataque por míssil.
- XSH Eu estou (ou ____ (indicativo fonía) está) sob ataque de ____.
- | | |
|----------------|-----------------------|
| 1. Aeronave | 5. Torpedo |
| 2. Submarino | 6. Foguete |
| 3. Superfície. | 7. Bomba |
| 4. Míssil | 8. Substância química |
- XSJ Assumi as funções de ____.
1. Comodoro do comboio.
 2. Vice-Comodoro do comboio.
 3. Contra-Comodoro do comboio.
- XWA A velocidade será alterada por sinal para ____ nós às ____.
- XWC Proceder à máxima velocidade com segurança.
- XWD Minha velocidade é de ____ nós.
- XWE Minha velocidade máxima é de ____ nós.
- XWF Minha velocidade mínima é de ____ nós.

- XWG Diferencial de velocidade a ser usado para manobras de conversão: guias de coluna ___ nós a menos. Colunas mais internas ___ nós a menos.
- XWH Qual é sua máxima velocidade nas presentes condições?
- XWI Qual é sua mínima velocidade nas presentes condições?
- XWJ Qual é a sua velocidade?
- XWK Proceder conforme instruções para navio desgarrado.
- XWL Parar seu navio. Permanecer no canal.
- XWM A velocidade durante a passagem através do canal varrido será ___ nós.
- XWU Assumir sua posição correta.
- XWV Impossibilitado de manter posição.
- XWW Coluna ___ tomar posição a ré da coluna ___.
- XWX Colunas indicadas deverão trocar de posição.
- XWZ Qual é a minha posição no comboio?
- XXX Cancelar meu/minha sinal/mensagem ___.
- XYE Estar preparado para efetuar faina de transferência de ___ agora (ou às ___).
1. Água potável.
 2. Combustível.
 3. Mantimentos.
 4. Carga leve.
 5. Carga pesada.
- XZB Executar plano de ziguezague conforme o plano número ___ rumo base ___ Hora Zero ___.

ANEXO A**INSTRUÇÕES PARA COMANDANTES DE NAVIOS****1. GENERALIDADES**

Sempre que for necessário, as Autoridades Navais devem enviar aos navios em trânsito, em sua área marítima jurisdicional, determinadas instruções com o propósito de contribuir para a segurança desses navios.

A partir desse momento o Comandante do navio está convidado a observar as instruções emanadas pelas Autoridades do Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM), informando/enviando seu Plano de Viagem e outros dados de interesse, de acordo com o FORMAT ALFA a seguir descrito.

O propósito do CNTM é prover informação, advertências e/ou proteção, diante de uma ameaça ao tráfego mercante e pesqueiro nas proximidades de uma área marítima ou hidrovia na qual seu navio esteja transitando ou transitará.

O CNTM poderá variar a partir de uma situação inicial, em que os NM irão apenas cooperar com a Organização de Controle Naval de Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM), enviando informações que permitam realizar o acompanhamento do tráfego marítimo.

Dependendo da escalada da crise, da situação de conflito armado ou mesmo de uma emergência que estiver ocorrendo, este acompanhamento poderá evoluir para um tipo em que os navios passam a ser orientados sobre os diversos aspectos que contribuem para aumentar a segurança da sua navegação.

Finalmente, caso a situação exija, a orientação pode passar para uma supervisão do tráfego marítimo, onde os navios autorizados pelos seus armadores passam a ser controlados e protegidos por Força Naval, caso necessário.

O CNTM é voluntário para os armadores/operadores que empregam seus navios, exceto em determinadas situações. As autoridades de CNTM efetuarão, dentro de suas respectivas áreas de jurisdição, o acompanhamento do tráfego marítimo nacional e internacional de interesse, de acordo com as instruções específicas de cada Marinha.

Detalhes da área marítima ou hidrovia à qual se aplicará o CNTM serão, oportunamente, divulgados por mensagens do Serviço de Aviso aos Navegantes, que devem complementar aquelas instruções enviadas inicialmente.

2. PROCEDIMENTO A SER ADOTADO

Deverá ser cumprido o seguinte procedimento:

- (1) Navio no mar ou no porto, com ou sem a presença de autoridade da ORGACONTRAM, deverá enviar a mensagem denominada **FORMAT ALFA** para a autoridade naval correspondente à área marítima onde se encontrar, que a retransmitirá à Autoridade Nacional de Transporte Marítimo (AUNATRAM) e àquelas que julgar necessário de acordo com as informações recebidas.

O modelo da mensagem e exemplo estão contidos nestas instruções.

- (2) Navio no porto com a presença de autoridade da ORGACONTRAM, nesta circunstância, essa autoridade poderá realizar uma visita a bordo para coletar informações sobre o navio e a sua intenção de movimento.

- (a) As informações mencionadas no item anterior permitirão às autoridades do CNTM acompanhar o trânsito do seu navio através da área marítima ou hidrovia, além de estar em condições de prover orientações / advertências e/ou o direcionamento para o afastamento de ameaças à sua navegação.

Tais orientações / advertências ou avisos podem ser enviados ao navio diretamente ou por meio de uma mensagem com vários destinatários.

- (b) A menos que instruções sejam disseminadas pelas autoridades da ORGACONTRAM, os Comandantes terão liberdade de prosseguir o seu trânsito ao largo da rota/Zona de Pesca (ZDP) que tenham declarado, não sendo necessário empreender outras ações.
- (c) Quando declararem uma intenção de viagem por uma área marítima ou hidrovia, e houver necessidade de alteração da derrota, a nova intenção de viagem deverá ser informada à ORGACONTRAM por intermédio da mensagem denominada **FORMAT ALFA PASSAM**, também contida nestas instruções.

O **FORMAT ALFA PASSAM** atualizará a informação anterior disseminada por uma mensagem **FORMAT ALFA**.

FORMAT ALFA

- (a) Será emitida, em linguagem clara, via canais comerciais pelo navio mercante, no mar ou no porto sem a presença de autoridade da ORGACONTRAM, tendo como destinatário a Autoridade de CNTM da área marítima / hidrovia onde o navio esteja navegando, informando: sua posição e intenção de movimento atual até o destino imediato.

O FORMAT ALFA é um dos principais recursos de coleta de dados de navios mercantes / barcos de pesca. Ele é dividido em quatro seções:

a. A Seção A refere-se aos dados básicos do navio.

b. A Seção B refere-se aos detalhes da viagem atual.

c. A Seção C refere-se dados do operador do navio.

d. A Seção D refere-se aos dados da carga.

O texto da mensagem será o seguinte:

- (1) A data empregada pode ser expressa por extenso (18.OUT 97 21.00 UTC) ou por Grupo Data-Hora (GDH).
- (2) Grupo Data-Hora (GDH) deve ser expresso no fuso horário 'Zulu' no seguinte formato, DDHHMMMAAZ (182100JUL98Z).

MODELO DE FORMAT ALFA**a. Seção A - Dados do Navio:**

- (1) nome do navio.
- (2) indicativo rádio internacional.
- (3) tipo de navio.
- (4) bandeira de registro.
- (5) número IMO.
- (6) porto de registro.
- (7) comprimento.
- (8) boca.
- (9) calado máximo para a presente viagem.
- (10) a tonelagem bruta. (gross tonnage)
- (11) velocidade:
 - (a) velocidade de cruzeiro.
 - (b) velocidade máxima.
 - (c) velocidade mínima.
- (12) principal característica do NM para reconhecimento visual.
- (13) INMARSAT/número de chamada seletiva.

- (14) nome de estação de comunicação na escuta.
- (15) informar existência de equipamento de meteorologia (PACE) e manuais.
- (16) número de fac-símile.
- (17) e-mail ou número de telex.
- (18) outros meios de comunicação.

b. Seção B – Dados da viagem:

- (19) intenção de movimento, descrição da viagem.
- (20) último porto/país/ETD.
- (21) próximo porto de destino e ETA.
- (22) posição atual.
- (23) GDH e posição de entrada na área.
(a - x) coordenadas do plano de viagem no interior da área (GDH - latitude/longitude).
- (24) posição e GDH de saída da área.

c. Seção C – Dados do operador do navio:

- (25) nome e endereço do proprietário (armador) e do operador/afretador, se houver.
- (26) bandeira de operador de navio.
- (27) e-mail do operador do navio.
- (28) número de telefone do operador do navio.
- (29) número de fac-símile do operador do navio.

d. Seção D - Dados da Carga:

- (30) quantidade e natureza da carga principal.
- (31) expedidores da carga principal (nome e endereço).
- (32) origem da carga principal.
- (33) consignante da carga principal.
- (34) destino final da carga principal.
- (35) condições especiais aplicáveis à operação atual, tais como "informar se alguma pessoa ou carga sendo transportada está sujeita a sanção da ONU, indicando SIM ou NÃO (caso seja SIM, descrever a situação em uma folha separada)."

EXEMPLO: FORMAT ALFA

02.NOV 03 21.00 UTC ou 022100NOV03Z .

a. Seção A - Dados do Navio:

- (1) LOBO DO MAR
- (2) KNFG
- (3) CTR

- (4) BRASIL
- (5) 1111111
- (6) RIO DE JANEIRO
- (7) 200 M
- (8) 30 M
- (9) 10 M
- (10) 32000 TON
- (11) velocidade:
 - (a) 20 NÓS
 - (b) 25 NÓS
 - (c) 10 NÓS
- (12)CASCO AZUL, COM FAIXA HORIZONTAL VERMELHA E SUPERESTRUTURA BRANCA A RÉ
- (13) INMARSAT C 457283657
- (14) PPS

b. Seção B – Dados da viagem:

- (19) 2346S/03945W/020900Z//0524S/03155W051630Z//1000N/04402W/081340Z
- (20) SANTOS/010900Z
- (21) NOVA YORK/141410Z
- (22) 2346S/03945W
- (23) 051000Z – 0522S/03050W
051400Z – 0500S/03642W
060100Z – 0402S/04200W
061300Z – 0300S/04352W
- (24) 062300Z – 0009S/04355W

c. Seção C – Dados do operador do navio:

- (25) José da Silva – Av. Rio Branco, 547 – sala 406 – Centro – R.J.
Tel:2222-2222

d. Seção D - Dados da Carga:

- (30) 150 contêineres de carga geral
- (31) EMPRESA XXXXX – Rua www, 333 – sala 222 – Centro – R.J.
Tel:5555-5555 cep:58976-123
- (32) Rio de Janeiro
- (33) YYY MARITIME LTD – TTTT Av., 777 - Nova York - EUA
Tel:456983265 ZIP:12458
- (34) Nova York
- (35) NÃO

- c. Esta mensagem será retransmitida às autoridades navais da ORGACONTRAM pela Autoridade de CNTM de cada país, a fim de se manter o acompanhamento de sua embarcação.

MODELO DE FORMAT ALFA PASSAM

REFERÊNCIA ANTERIOR A UMA MENSAGEM FORMAT ALFA

- a. Emitida em linguagem clara, via canais comerciais, por navio mercante no mar a Autoridade de CNTM de cada país, informando alterações à mensagem FORMAT ALFA, adaptada para ser mencionada apenas as seções que serão alteradas. A Autoridade de CNTM de cada país retransmitirá a mensagem às autoridades da ORGACONTRAM envolvidas (rotas, portos de partida e destino final ou regresso).

Exemplo:

03.NOV 03 18.00 UTC ou 031800NOV03Z .

EXEMPLO DE FORMAT ALFA PASSAM

REFERENTE MSG 02.NOV 03 21.00 UTC ou 022100NOV03Z .

a. Seção A - Dados do Navio:

(11) velocidade:

- (a) 18 NÓS
- (b) 26 NÓS
- (c) 12 NÓS

b. Seção B – Dados da viagem:

(21) NOVA YORK/141830Z