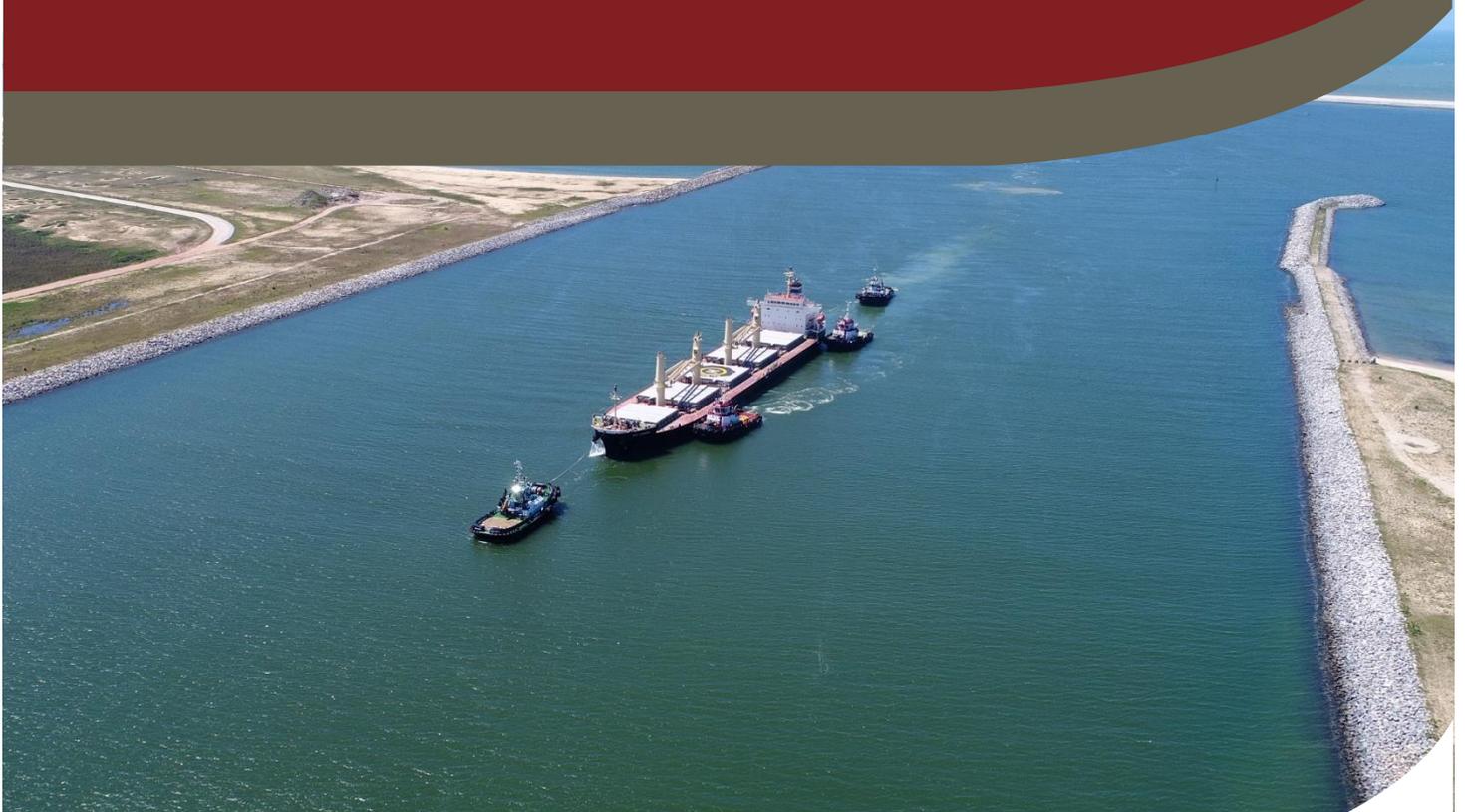


PO.PA.OPM.005

Parâmetros Operacionais do Complexo do Porto do Açu

Este documento é de propriedade intelectual da Porto do Açu Operações S.A. e não pode ser divulgado para terceiros sem o prévio consentimento do responsável.



SUMÁRIO

1 -	INTRODUÇÃO:	2
2 -	COMPLEXO DO PORTO DO AÇU:	3
2.1 -	TERMINAL 1:	3
2.2 -	TERMINAL 2:	3
3 -	REGULAÇÃO DO COMPLEXO DO PORTO DO AÇU:	4
4 -	CENTRO VTS PORTO DO AÇU:	4
5 -	CARTAS NÁUTICAS (DATUM WGS-84):	5
6 -	PARÂMETROS METEOCEANOGRÁFICOS:	5
7 -	PRATICAGEM	5
7.1 -	ISENÇÃO DE PRATICAGEM PARA O PORTO DO AÇU:	6
8 -	REBOCADORES:	6
9 -	AUTORIDADE MARÍTIMA:	6
10 -	TERMINAIS DE USO PRIVADO DO T1:	8
11 -	TERMINAIS DE USO PRIVADO DO T2:	15

1 - INTRODUÇÃO:

PORTO DO AÇU OPERAÇÕES S.A. ("Administração Portuária"), administradora do Complexo Portuário e Industrial do Porto do Açu, em atendimento ao desenvolvimento de suas operações marítimas e portuárias;

Considerando o que preconiza a Lei 12.815 de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos) quanto à competência da Administração Portuária, sob coordenação da Autoridade Marítima, estabelecer e divulgar o calado máximo dos navios (art 18, I, d) e; Estabelecer e divulgar dimensões máximas dos navios (art 18, I, e);

Considerando o papel da Porto do Açu Operações SA e seu enquadramento como *Fully Privatized Port*, que comporta todas as atividades tipicamente da Administração Portuária sob controle da iniciativa privada, que consiste no investimento em infraestrutura, superestrutura, equipamentos portuários e correlatos, propriedade das terras e ativos, operação e administração do porto;

Considerando o reconhecimento da Autoridade Marítima quanto ao nível de comprometimento e primazia do Porto do Açu quanto à segurança da navegação, ao autorizar o estabelecimento do primeiro VTS – *Vessel Traffic Service* do Brasil;

DIVULGA os parâmetros e requisitos operacionais para o Complexo do Porto do Açu, ESTABELECIDOS pela Administração Portuária, em coordenação com a Autoridade Marítima e aplicáveis a todas as embarcações em operação nos Terminais de Uso Privado (TUP), canais de navegação, fundeadouros e Área VTS do Porto do Açu.

Este documento entra em vigor em 26 de junho de 2020 quando de sua publicação, revogando a sua Revisão 01 emitida em 08 de janeiro de 2019 juntamente com todas as referências anteriores. A versão atualizada do documento será encontrada no site da Administração Portuária (<https://portodoacu.com.br/administracao-portuaria/>).

Os parâmetros e requisitos operacionais contidos nesse documento podem ser atualizados, cancelados ou revistos a qualquer tempo com base em ofícios e circulares da Autoridade Marítima ou Administração Portuária, sendo posteriormente incorporados quando nova revisão for emitida.

Na data de emissão desse documento não havia sido emitida pela Autoridade Marítima a NPCP (Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos) abrangendo o Complexo do Porto do Açu.

Cabe ao Centro VTS do Porto do Açu divulgar aos navegantes as informações contidas neste presente documento e que foram estabelecidas pelos respectivos administradores do Terminal 1 e do Terminal 2.

2 - COMPLEXO DO PORTO DO AÇU:

2.1 - TERMINAL 1:

1. T-ORE
2. T-OIL

2.2 - TERMINAL 2:

1. T-MULT
2. Intermoor
3. NOV
4. Flexibras
5. B-Port
6. TECMA
7. DOME
8. Molhe Sul
9. GNA

Todas as manobras que excedam os parâmetros e requisitos autorizados se enquadram automaticamente na classificação de "manobra especial", que demanda procedimento de solicitação e aprovação específicos junto ao administrador do respectivo TUP, Praticagem e Autoridade Marítima, sob responsabilidade do interessado, além da aprovação da Administração Portuária.

3 - REGULAÇÃO DO COMPLEXO DO PORTO DO AÇU:

Os Regulamento Portuários para o Terminal 1 e para o Terminal 2 são emitidos pelas Administração Portuária de forma a detalhar as principais regras que regulam as atividades dos terminais e instalações em operação no Complexo do Porto do Açu. A aderência ao Regulamento Portuário é obrigatória a todos os usuários.

Os Regulamentos Portuários, bem como os Procedimentos e Instruções que o complementam, além das Circulares de interesse aos usuários, estão disponíveis nos sites:

Terminal 1, sob responsabilidade da Ferroport Logística Comercial Exportadora S.A.

https://ferroport.com.br/wp-content/uploads/2017/07/SiteFerroport_RegulamentoPortuario.pdf

Terminal 2, sob responsabilidade da Porto do Açu Operações S.A.

<https://portodoacu.com.br/administracao-portuaria/regras-e-procedimentos/>

4 - CENTRO VTS PORTO DO AÇU:

O gerenciamento do tráfego marítimo na área do Complexo do Porto do Açu é realizado pelo Centro VTS, devidamente homologado pela Autoridade Marítima Brasileira. O Centro VTS do Porto do Açu foi estabelecido com o objetivo de prover uma estrutura de monitoramento de tráfego marítimo para observar e informar, em tempo real, as embarcações dentro da área de influência do porto.

Desta forma, o Centro VTS do Porto do Açu contribui para o aumento da segurança da navegação, da vida humana no mar e da prevenção à poluição hídrica, impacta positivamente à eficiência das manobras de entrada e saída do porto, contribui para a preservação do meio ambiente e atua no apoio às medidas de segurança portuária implementadas pela Administração do Porto.

É responsabilidade do Comandante da embarcação a observação de todos os procedimentos e interação com o Centro VTS do Porto do Açu, mesmo durante manobras que contem com serviço de Praticagem.

Informações sobre o Centro VTS do Porto do Açu e os procedimentos a serem observados por todas as embarcações na Área VTS do Porto do Açu podem ser obtidos por intermédio do site:

<https://portodoacu.com.br/administracao-portuaria/gerenciamento-de-trafego-maritimo-vts/>

5 - CARTAS NÁUTICAS (DATUM WGS-84):

DHN 1405 / BA 495 – Porto do Açu

DHN 1406 / BA 496 – Proximidades do Porto do Açu

6 - PARÂMETROS METEOCEANOGRÁFICOS:

O monitoramento das informações meteoceanográficas é realizado por sensores instalados no Complexo do Porto do Açu, dentre outros:

- Ondógrafo
- Marégrafo
- ADCP
- Visibilômetro
- Anemômetro
- Pluviômetro

As informações são disponibilizadas ao navegante por intermédio do Centro VTS Açu sempre que demandado. Os práticos que atuam nas manobras dos navios, contam com a informação disponibilizada diretamente e automaticamente, por intermédio de aplicativo próprio. A Atalaia da Praticagem também conta com as mesmas informações.

Caberá sempre ao Comandante da embarcação a análise do cenário real da manobra, suportado pelas informações dos sistemas meteoceanográficos, para decidir sobre a segurança da manobra, principalmente considerando a interação do meio ambiente com sua embarcação.

7 - PRATICAGEM

O serviço de Praticagem é regulado pela Autoridade Marítima por intermédio da NORMAM 12 (Norma da Autoridade Marítima para o serviço de Praticagem), disponível no site da Diretoria de Portos e Costas (<https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>).

A Zona de Praticagem (ZP-15) está sob responsabilidade da Praticagem do Rio de Janeiro

<http://www.praticagem-rj.com.br/>

Fone: (21) 25161416 e (21) 35530525

atalaiario@praticagem-rj.org.br

7.1 - ISENÇÃO DE PRATICAGEM PARA O PORTO DO AÇU:

São dispensadas do serviço de Praticagem as embarcações de apoio marítimo com Arqueação Bruta (AB) entre 3.000 e 5.000, observados os aspectos previstos na NORMAM-12/DPC. A confirmação da dispensa do serviço de Praticagem se dará por Portaria do Diretor de Portos e Costas ou por delegação deste.

É de responsabilidade do Comandante da embarcação ou de seu agente marítimo o encaminhamento de cópia da Portaria de Isenção de Praticagem ao Centro VTS do Porto do Açu antes da realização da manobra.

8 - REBOCADORES:

O serviço de rebocadores portuários é desenvolvido pela Wilson Sons Rebocadores

<https://www.wilsonsons.com.br/pt/rebocadores>

Centro do Operações de Rebocadores (COR)

Telefone: (13) 3211-2315 / 3334-3337

9 - AUTORIDADE MARÍTIMA:

O representante local da Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) é a Agência da Capitania dos Portos em São João da Barra (AgSJBarra), subordinada à Capitania dos Portos em Macaé

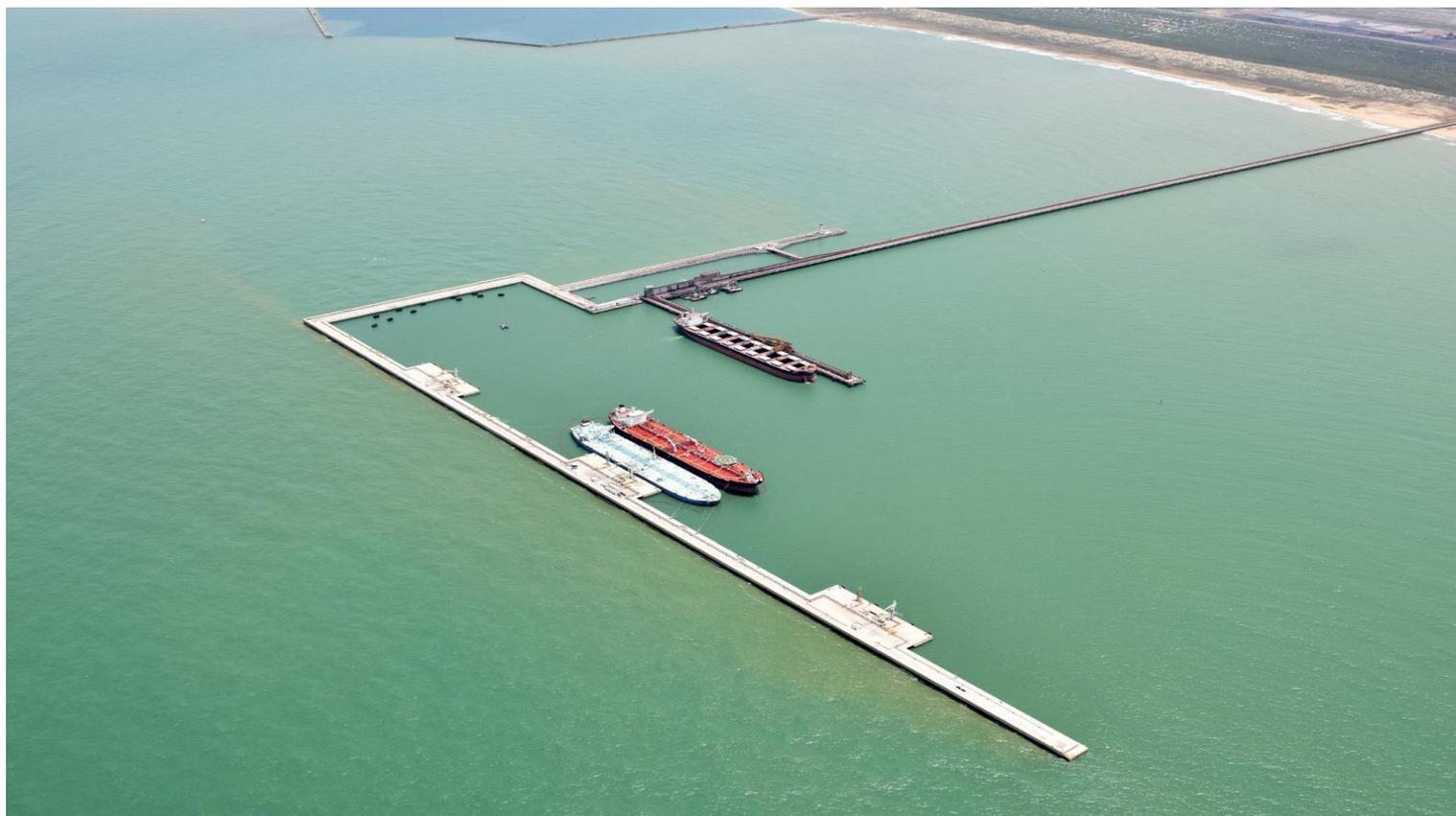
Rua Joaquim Thomaz de Aquino Filho, 260 - Centro

CEP 28200-000 - São João da Barra/RJ

Telefone: (22) 2741-4807

agsjbarra.secom@marinha.mil.br

TERMINAL 1 (T1)



Administração: Ferroport Logística Comercial Exportadora S.A.

10 -TERMINAIS DE USO PRIVADO DO T1:

1. T-ORE

1.1. T-ORE LESTE

1.2. T-ORE OESTE

2. T-OIL

2.1. T-OIL NORTE

2.2. T-OIL CENTRAL

2.3. T-OIL SUL

1.1. T-ORE LESTE

LOA máximo: 300,00 m

Boca máxima: 50,00 m

Calado máximo: 18,50 m

Rebocadores: 4 (2 de 80T BP + 2 de 70T BP)

Requisitos de manobra:

a) Manobras diurnas – 1 práctico

- Entrada em lastro – POB 30 min antes do nascer do sol até 01 hora antes do pôr do sol
- Saída carregado – POB 30 min antes do nascer do sol até 01 hora antes do pôr do sol

Parâmetros meteoceanográficos:

Entrada diurna – capesizes em lastro, babycape e panamax

Vento 20 nós / Corrente 1,0 nó / Ondas 1,60 m

Saída diurna – capesizes com calado 18,50m, babycape e panamax

Vento 20 nós / Corrente 1,0 nó / Ondas 1,60 m

b) Manobras noturnas – 2 prácticos

Parâmetros meteoceanográficos:

Entrada noturna – capesizes em lastro, babycape e panamax

Vento 15 nós / Corrente 1,0 nó / Ondas 1,50 m

Saída noturna – capesizes em lastro, babycape e panamax

Vento 12 nós / Corrente 0,7 nó / Ondas 0,50 m

1.2. T-ORE OESTE

LOA máximo: 300,00 m

Boca máxima: 50,00 m

Calado máximo: 18,50 m

Rebocadores: 4 (2 de 80T BP + 2 de 70T BP)

Requisitos de manobra:

a) Manobras diurnas – 1 prático

- Entrada em lastro – POB 30 min antes do nascer do sol até 01 hora antes do pôr do sol
- Saída carregado – POB 30 min antes do nascer do sol até 01 hora antes do pôr do sol

Parâmetros meteoceanográficos:

Entrada diurna – capesizes em lastro, babycape e panamax

Vento 20 nós / Corrente 1,0 nó / Ondas 1,60 m

Saída diurna – capesizes com calado 18,50m, babycape e panamax

Vento 20 nós / Corrente 1,0 nó / Ondas 1,60 m

b) Manobras noturnas – 2 práticos

Parâmetros meteoceanográficos:

Entrada noturna – capesizes em lastro, babycape e panamax

Vento 15 nós / Corrente 1,0 nó / Ondas 1,50 m

Saída noturna – capesizes em lastro, babycape e panamax

Vento 12 nós / Corrente 0,7 nó / Ondas 0,50 m

2.1. T-OIL NORTE

LOA máximo: 340,0 m

Boca máxima: 61,0 m

Calado máximo: até 21,0 m - sem utilização de maré
até 21,7m - necessário uso de maré mínima de 0,7 m
16,0 m - navios VLCC parcialmente carregados

Rebocadores: Navios carregados: 5 azimutais (2 de 80T BP + 3 de 70T BP),
com guinchos dotados de Automatic Render & Recover.

Navios em lastro: 4 azimutais (2 de 80T BP + 2 de 70T BP)

Navios VLCC parcialmente carregados: 5 (2 de 80T BP + 3 de 70T BP)

Requisitos de manobra:

- a) Manobras entrada/saída diurnas [em lastro]: POB 30min antes do nascer do sol, na meia hora ou hora cheia posterior, até 1h antes do pôr do sol, na meia hora ou hora cheia anterior.
- b) Manobras entrada/saída diurnas [carregado]: POB ao nascer do sol, na meia hora ou hora cheia posterior, até 1h e 30 min antes do pôr do sol, na meia hora ou hora cheia anterior.

NOTA: Autorizado pela Autoridade Marítima a entrada e saída de navios SUEZMAX, com calados até 11m, utilizando o intervalo entre as boias 21 e 25 para acessar ou sair da bacia de manobras do terminal T-OIL. Na entrada, o práctico embarca nas áreas de fundeio e acessa a bacia de manobras entre as boias supracitadas. Na saída, o práctico sai da bacia entre as mesmas boias, podendo desembarcar nas proximidades das áreas de fundeio.

Parâmetros meteoceanográficos e Praticagem:

- SUEZMAX com calado de até 17,2 m: Vento 20 nós / Onda: 1,6 m / Corrente: 1 nó – navios carregados; 1 nó – navios em lastro; 2 prácticos – carregados, 1 práctico – em lastro.
- Entrada/Saída noturna em lastro para atracação/desatracação direta no berço: Vento: 15 nós / Onda: 1,5 m / Corrente: 1 nó; 2 prácticos nas primeiras 50 manobras.
- Saída carregado para desatracação noturna direto no berço: Vento: 12 nós / Onda: 0,5 m / Corrente: 0,7 nó; 2 prácticos nas primeiras 40 manobras.
- Entrada/Saída diurna SUEZMAX em lastro ou carregados a contrabordo (STS): Vento: 20 nós / Onda: 1,6 m / Corrente: 0,7 nó – carregado e 1 nó – em lastro / Calado: até 17,2 m / Visibilidade: 2MN; 2 prácticos para atracações, Desatracações: 1 práctico para navios em lastro e 2 prácticos para navios carregados.
- Saída noturna SUEZMAX em lastro a contrabordo: Vento: 15 nós / Onda: 1,5m / Corrente: 1 nó / Visibilidade: 2MN; 2 prácticos.
- VLCC parcialmente carregado: Luz do dia, do nascer até 2,5 h antes do pôr do sol / Vento máximo 15 nós / Onda 1,3 m com período de 10 s / Corrente máxima 0,5 nó; 2 prácticos.
- MANOBRAS ESPECIAIS DIURNAS: SUEZMAX carregados ou em lastro, entrada ou saída, no cais ou a contrabordo – Vento acima de 20 nós e limitado a 25 nós / Onda acima de 1,6 m e limitado a 2,0 m / Corrente acima de 1 nó e limitado a 1,3 nó – FACULTADO AO PRÁTICO A ANÁLISE.

2.2. T-OIL CENTRAL

LOA máximo: 340,0 m

Boca máxima: 61,0 m

Calado máximo: até 21,0 m - sem utilização de maré
até 21,7m - necessário uso de maré mínima de 0,7 m
16,0 m - navios VLCC parcialmente carregados

Rebocadores: Navios carregados: 5 azimutais (2 de 80T BP + 3 de 70T BP),
com guinchos dotados de Automatic Render & Recover.

Navios em lastro: 4 azimutais (2 de 80T BP + 2 de 70T BP)

Navios VLCC parcialmente carregados: 5 (2 de 80T BP + 3 de 70T BP)

Requisitos de manobra:

- a) Manobras entrada/saída diurnas [em lastro]: POB 30min antes do nascer do sol, na meia hora ou hora cheia posterior, até 1h antes do pôr do sol, na meia hora ou hora cheia anterior.
- b) Manobras entrada/saída diurnas [carregado]: POB ao nascer do sol, na meia hora ou hora cheia posterior, até 1h e 30 min antes do pôr do sol, na meia hora ou hora cheia anterior.

NOTA: Autorizado pela Autoridade Marítima a entrada e saída de navios SUEZMAX, com calados até 11m, utilizando o intervalo entre as boias 21 e 25 para acessar ou sair da bacia de manobras do terminal T-OIL. Na entrada, o práctico embarca nas áreas de fundeio e acessa a bacia de manobras entre as boias supracitadas. Na saída, o práctico sai da bacia entre as mesmas boias, podendo desembarcar nas proximidades das áreas de fundeio.

Parâmetros meteoceanográficos e Praticagem:

- SUEZMAX com calado de até 17,2 m: Vento 20 nós / Onda: 1,6 m / Corrente: 0,7 nó – navios carregados; 1 nó – navios em lastro; 2 prácticos – carregados, 1 práctico – em lastro.
- Entrada/Saída noturna em lastro para atracação/desatracação direta no berço: Vento: 15 nós / Onda: 1,5 m / Corrente: 1 nó; 2 prácticos nas primeiras 50 manobras.
- Saída carregado para desatracação noturna direto no berço: Vento: 12 nós / Onda: 0,5 m / Corrente: 0,7 nó; 2 prácticos nas primeiras 40 manobras.
- Entrada/Saída diurna SUEZMAX em lastro ou carregados a contrabordo (STS): Vento: 20 nós / Onda: 1,6 m / Corrente: 0,7 nó – carregado e 1 nó – em lastro / Calado: até 17,2 m / Visibilidade: 2MN; 2 prácticos para atracações, Desatracações: 1 práctico para navios em lastro e 2 prácticos para navios carregados.
- Saída noturna SUEZMAX em lastro a contrabordo: Vento: 15 nós / Onda: 1,5m / Corrente: 1 nó / Visibilidade: 2MN; 2 prácticos.
- VLCC parcialmente carregado: Luz do dia, do nascer até 2,5 h antes do pôr do sol / Vento máximo 15 nós / Onda 1,3 m com período de 10 s / Corrente máxima 0,5 nó; 2 prácticos. NÃO DEVE HAVER NAVIO ATRACADO A CONTRABORDO NO CAIS NORTE.
- MANOBRAS ESPECIAIS DIURNAS: SUEZMAX carregados ou em lastro, entrada ou saída, no cais ou a contrabordo – Vento acima de 20 nós e limitado a 25 nós / Onda acima de 1,6 m e limitado a 2,0 m / Corrente acima de 1 nó e limitado a 1,3 nó – FACULTADO AO PRÁTICO A ANÁLISE.

2.3. T-OIL SUL

LOA máximo: 300,0 m

Boca máxima: 50,0 m

Calado máximo: 17,2 m

Rebocadores: Navios carregados: 5 (2 de 80T BP + 3 de 70T BP)

Navios em lastro: 4 (2 de 80T BP + 2 de 70T BP)

Requisitos de manobra:

- a) Manobras diurnas – 2 práticos (Exceção: 1 práctico para Suezmax, em lastro)
 - Entrada e saída - POB após o nascer do sol e até duas horas antes do pôr do sol (no terminal) ou três horas antes do pôr do sol (Ship To Ship - a contrabordo).

NOTA: A Autoridade Marítima autorizou a entrada e saída de navios SUEZMAX, com calados até 11m, utilizando o intervalo entre as boias 21 e 25 para acessar ou sair da bacia de manobras do terminal T-OIL. Na entrada, o práctico embarca nas áreas de fundeio e acessa a bacia de manobras entre as boias supracitadas. Na saída, o práctico sai da bacia entre as mesmas boias, podendo desembarcar nas proximidades das áreas de fundeio.

Parâmetros meteoceanográficos e Praticagem:

- SUEZMAX com calado de até 17,2 m: Vento 20 nós / Onda: 1,6 m / Corrente: 0,7 nó – navios carregados; 1 nó – navios em lastro; 2 práticos – carregados, 1 práctico – em lastro.
- Entrada/Saída diurna SUEZMAX em lastro ou carregados a contrabordo (STS): Vento: 20 nós / Onda: 1,6 m / Corrente: 0,7 nó – carregado e 1 nó – em lastro / Calado: até 17,2 m / Visibilidade: 2MN; 2 práticos para atracações, Desatracações: 1 práctico para navios em lastro e 2 práticos para navios carregados.
- Saída noturna SUEZMAX em lastro a contrabordo: Vento: 15 nós / Onda: 1,5m / Corrente: 1 nó / Visibilidade: 2MN; 2 práticos.
- MANOBRAS ESPECIAIS DIURNAS: SUEZMAX carregados ou em lastro, entrada ou saída, no cais ou a contrabordo – Vento acima de 20 nós e limitado a 25 nós / Onda acima de 1,6 m e limitado a 2,0 m / Corrente acima de 1 nó e limitado a 1,3 nó – FACULTADO AO PRÁTICO A ANÁLISE.

TERMINAL 2 (T2)



Administração Portuária: Porto do Açu Operações S.A.

11 -TERMINAIS DE USO PRIVADO DO T2:

1. T-MULT
2. INTERMOOR
3. NOV
4. FLEXIBRAS
5. BRASIL PORT
 - 5.1. CAIS RETO SUL
 - 5.2. DÁRSENAS (SLIPS)
 - 5.3. CAIS RETO NORTE
6. TECMA
 - 6.1. TECMA BERÇO 1
 - 6.2. TECMA BERÇO 2
7. DOME
8. MOLHE SUL
9. GNA – Terminal de Regaseificação de GNL

Parâmetros Meteoceanográficos aplicáveis ao canal de navegação, ressaltando que sempre caberá ao Comandante da embarcação, suportado pelo Prático, a análise do cenário real da manobra, suportado pelas informações dos sistemas meteoceanográficos, para decidir sobre a segurança da manobra, principalmente considerando a interação do meio ambiente com sua embarcação:

- Vento: 20 kn, com rajadas de 25 kn
- Corrente: 0,80 kn
- Altura significativa de onda: 1,60 m

Pode haver restrições para operações / terminais específicos, devendo ser consideradas as mais restritivas

1. T-MULT

LOA: 250,0 m

Boca: 40,0 m

Calado máximo:

- 12,5 m - sem utilização de maré
- 13,1 m - com limite de utilização de maré de 0,6 m

Rebocadores:

- navios com calado < 10,0 m: 2 de 45 TTE
- navios com calado \geq 10,0 m: 3 de 45 TTE

Requisitos de manobra:

a) Manobras diurnas – sem restrições

b) Manobras noturnas:

- sem restrição para saída
- atracação – Vento: 15 nós, rajada 20 nós / Ondas: 1,3 m / Corrente: 0,8 nó

Atracções simultâneas são autorizadas respeitando-se a seguinte combinação:

- 2 embarcações atracadas: LOA combinado de 300,0 m
- 3 embarcações atracadas: LOA combinado de 280,0 m

Comprimento total do cais em 330 m; distância obrigatória dos navios até as bermas definida em 15 m; e distância obrigatória entre navios definida em 20 m.

2. INTERMOOR

LOA: 183,00 m
Boca: 30,0 m
Calado máximo: 8,90 m

Rebocadores: Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.

Requisitos de manobra:

Sem restrição de horário para manobra de embarcações de apoio marítimo (PSV / PLSV)

3. NOV

LOA: 183,00 m
Boca: 30,0 m
Calado máximo: 8,90 m

Rebocadores: Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.

Requisitos de manobra:

Sem restrição de horário para manobra de embarcações de apoio marítimo (PSV / PLSV)

4. FLEXIBRAS

LOA: 183,00 m Boca: 30,0 m Calado máximo: 9,10 m	Rebocadores: Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.
LOA entre 183,0 m até 207,0 m Boca máxima: 33,0 m Calado máximo: 9,10 m	Rebocadores: Não aplicável às embarcações de apoio marítimo. Devem ser embarcações de apoio marítimo com recursos adicionais de controle (thrusters azimutais, bow ou Stern thrusters) perfeitamente operacionais

Requisitos de manobra:

Sem restrição de horário para manobra de embarcações de apoio marítimo (PSV / PLSV)

5.1. BRASIL PORT CAIS RETO SUL

Embarcações apoio marítimo: LOA máximo 183,00 m Boca máxima 30,00 m Calado máximo: 8,80 m	Rebocadores: Não aplicável às embarcações de apoio marítimo
Petroleiros Classe 35: LOA máximo 161,00 m Boca máxima 23,43 m Deslocamento 24.852 mt Calado máximo: 8,20 m	Rebocadores: Atracação: 3 de 45T BP Desatracação: 2 de 45T BP
Petroleiros Classe Robert Maersk: LOA máximo: 171,20 m Boca máxima: 27,40 m Calado máximo: 8,20 m (autorização especial – Ofício AgSJBarra nº12/2020, alterado pelo nº22/2020 – específica para essa classe de navios)	Rebocadores: Atracação: 3 de 45T BP Desatracação: 3 de 45T BP

Requisitos de manobra:

Navio tanque (Classe 35 e Classe Romeo Maersk) somente podem realizar manobras diurnas

- Entrada – POB após o nascer do sol ou 1 hora antes do pôr do sol
- Saída – POB após o nascer do sol ou 1 hora antes do pôr do sol.

Navio tanque Classe 35 carregados devem sempre atracar por Boreste

Parâmetros meteoceanográficos:

Entrada e saída - Vento 20 nós e rajada 25 nós / Corrente 0,8 nó / Ondas 1,6 m / Visibilidade 2,0 MN / Não ocorrência de nevoeiros ou chuva fortes.

5.2. BRASIL PORT DÁRSENAS

Dársenas 01 / 02 / 03 / 04 LOA máximo: 100, 0 m Boca máxima: 20,0 m Calado máximo: 6,30m	Rebocadores: Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.
Dársena 05 LOA máximo: 100, 0 m Boca máxima: 20,0 m Calado máximo: 7,20 m	Rebocadores: Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.
Dársenas 06 / 07 / 08 LOA máximo: 100, 0 m Boca máxima: 20,0 m Calado máximo: 7,60 m	Rebocadores: Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.

Requisitos de manobra:

Sem restrições de horário de manobra para embarcações tipo offshore (supply vessel, pipelay vessel e similares)

Parâmetros meteoceanográficos:

Entrada e saída - Vento 20 nós e rajada 25 nós / Corrente 0,8 nó / Ondas 1,6 m / Visibilidade 2,0 MN / Não ocorrência de nevoeiros ou chuva fortes.

5.3. BRASIL PORT CAIS RETO NORTE

Embarcações de Apoio Offshore (PLSV/PSV)

LOA máximo: 183,00 m

Boca extrema: 30,00 m

Calado máximo: 8,40 m

Duas embarcações:

LOA máximo 235,00 m (somatório)

Três embarcações:

LOA máximo 220,00 m (somatório)

Parâmetros meteoceanográficos:

Entrada e saída - Vento 20 nós e rajada 25 nós / Corrente 0,8 nó / Ondas 1,6 m / Visibilidade 2,0 MN / Não ocorrência de nevoeiros ou chuva fortes.

6.1. TECMA BERÇO 1

Navio tanque e embarcação de apoio marítimo LOA máximo: 185,00 m Boca máxima: 33,00 m Calado máximo: 11,90 m	Rebocadores: <ul style="list-style-type: none">• mínimo de 2 de 45T BP para navios tanques• não aplicável para embarcações de apoio marítimo
Navio tanque e embarcação de apoio marítimo LOA: de 185,01 m a 196,00 m Boca máxima: 33,01 m até 36,00 m Calado máximo: 11,90 m (autorização especial, Ofício AgSJBarra 162/2019)	Rebocadores: <ul style="list-style-type: none">• mínimo de 3 de 45T BP para navios tanques• não aplicável para embarcações de apoio marítimo

Requisitos de manobra:

Parâmetros meteoceanográficos: Vento 15 nós / Corrente 0,8 nó / Ondas 1,00 m / Visibilidade 2,0 MN / Não ocorrência de nevoeiros ou chuva fortes.

Sem restrição de horários para manobras de embarcações de apoio marítimo

Para navios tanque

- Manobras diurnas (Entrada e saída) - POB após o nascer do sol ou 1 hora antes do pôr do sol.
- Manobras noturnas - apenas desatracação de embarcações atracadas por bombordo

Permitida atracação e desatracação do TECMA Berço 1 mesmo com o TECMA Berço 2 ocupado, desde que não haja embarcações a contrabordo atracadas no TECMA Berço 2.

NOTA: conforme Ofício AgSJBarra 162/2019 estão autorizadas manobras especiais de embarcações classe Piltene / High Force / Elka Elefsis, respeitando-se os parâmetros especiais estabelecidos pela Autoridade Marítima.

6.2. TECMA BERÇO 2

LOA máximo: 95,0 m
Boca máxima: 20,0 m
Calado máximo: 9,0 m

Rebocadores: Não aplicável às embarcações de apoio marítimo.

Requisitos de manobra:

Parâmetros meteoceanográficos: Vento 15 nós / Corrente 0,8 nó / Ondas 1,00 m / Visibilidade 2,0 MN / Não ocorrência de nevoeiros ou chuva fortes.

Sem restrição de horários para manobras de embarcações de apoio marítimo

7. DOME

LOA máximo: 207,0 m
Boca máxima: 33,0 m
Calado máximo: 8,40 m
Deslocamento: 43512 ton

Rebocadores: Não aplicável às embarcações de apoio marítimo

LOA máximo: 207,00 m
Boca extrema: 33,43 m
Calado máximo: 10,00 m

Spool Base DOME/TechnipFMC
Tipo de embarcação: Apoio Offshore (PLSV/PSV)

Requisitos de manobra:

a) Manobras diurnas – 2 práticos

1 práctico para navios tipo offshore (supply vessel, pipelay vessel e similares) e navios em manobra de desatracação.

POB para navios:

- Entrada - POB após o nascer do sol ou 1 hora antes do pôr do sol.
- Saída - POB após o nascer do sol ou 1 hora antes do pôr do sol.
- POB para PSV: qualquer horário, sem restrição.

b) Manobras noturnas

- Entrada e saída – POB para PSV: qualquer horário, sem restrição.
- Todos os navios dos tipos offshore, como supply vessel, pipelay vessel e similares podem realizar manobras noturnas.
- Navios que estejam atracados por BE podem desatracar noturno.

Parâmetros meteoceanográficos:

Entrada e saída - Vento 20 nós e rajada 25 nós / Corrente 0,8 nó / Ondas 1,6 m / Visibilidade 2,0 MN / Não ocorrência de nevoeiros ou chuva fortes.

Atracções simultâneas são autorizadas respeitando-se a seguinte combinação:

- 2 embarcações atracadas: somatório de LOA limitado a 305 m.
- 3 embarcações atracadas: somatório de LOA limitado a 285 m

Comprimento total do cais em 355 m; distância obrigatória dos navios até as bermas definida em 15 m; e distância obrigatória entre navios definida em 20 m.

8. MOLHE SUL

LOA máximo: 230,0 m

Boca máxima: 34,0 m

Calado máximo:

- 9,07 m
- 9,67 m (com limite de utilização de maré de 0,6 m)

Rebocadores:

- Não aplicável às embarcações de apoio marítimo
- Outras embarcações: 4 rebocadores azimutais (3 de 60TTE + 1 de 70TTE)

Requisitos de manobra:

Sem restrições de horário de manobra para embarcações tipo offshore (supply vessel, pipelay vessel e similares)

Demais embarcações:

- Entrada - POB após o nascer do sol ou 1 hora antes do pôr do sol.
- Saída - POB após o nascer do sol ou 1 hora antes do pôr do sol.

Parâmetros meteoceanográficos:

- Vento 18 nós / Corrente 0,8 nó (quadrante N) e 1,0 nó (quadrante S) / Ondas 1,2 m (quadrante N) e 1,6 m (quadrante S) / Visibilidade 2,0 MN / Não ocorrência de nevoeiros ou chuva fortes.

9. GNA Terminal de Regaseificação de GNL

LOA máximo: 300,00 m
Boca máxima: 52,00 m
Calado máximo: 11,70 m

Rebocadores:

- 2 azimutais de 80 TTE (sendo um deles com guincho com função "automatic render-recovery") + 2 azimutais de 70 TTE

Parâmetros meteoceanográficos:

- Vento 15 nós / Corrente 0,5 nó (entrada – navio carregado) e 0,8 nó (saída – navio em lastro) / Ondas 1,5 m / Visibilidade (boa) 2,0 MN / manobras apenas diurnas

Assistência de 2 práticos

Responsável: Analista de Operações Marítimas	Aprovador: Coordenador de Ops. Marítimas
--	--

Emissão	Versão	Descrição da alteração
02/01/2019	01	Emissão inicial
26/06/2020	02	Revisão geral e incorporação de informações
08/07/2020	03	Revisão T-OIL
29/07/2020	04	Revisão de calado máximo: T-OIL e FLEXIBRAS
24/08/2020	05	Revisão T-OIL, inclusão de dados B-PORT Cais Reto Norte e alteração do perfil de rebocadores nos terminais T-MULT, TECMA e B-PORT
03/09/2020	06	Correção de rebocadores para Robert Maersk no terminal B-Port
08/10/2020	07	Correção layout T-ORE Leste; Manobra noturna no T-MULT
23/11/2020	08	Calado Operacional TECMA – Berço 2
12/01/2021	09	Navio-Tipo TECMA – Berço 1; Navio-Tipo DOME – Spool Base