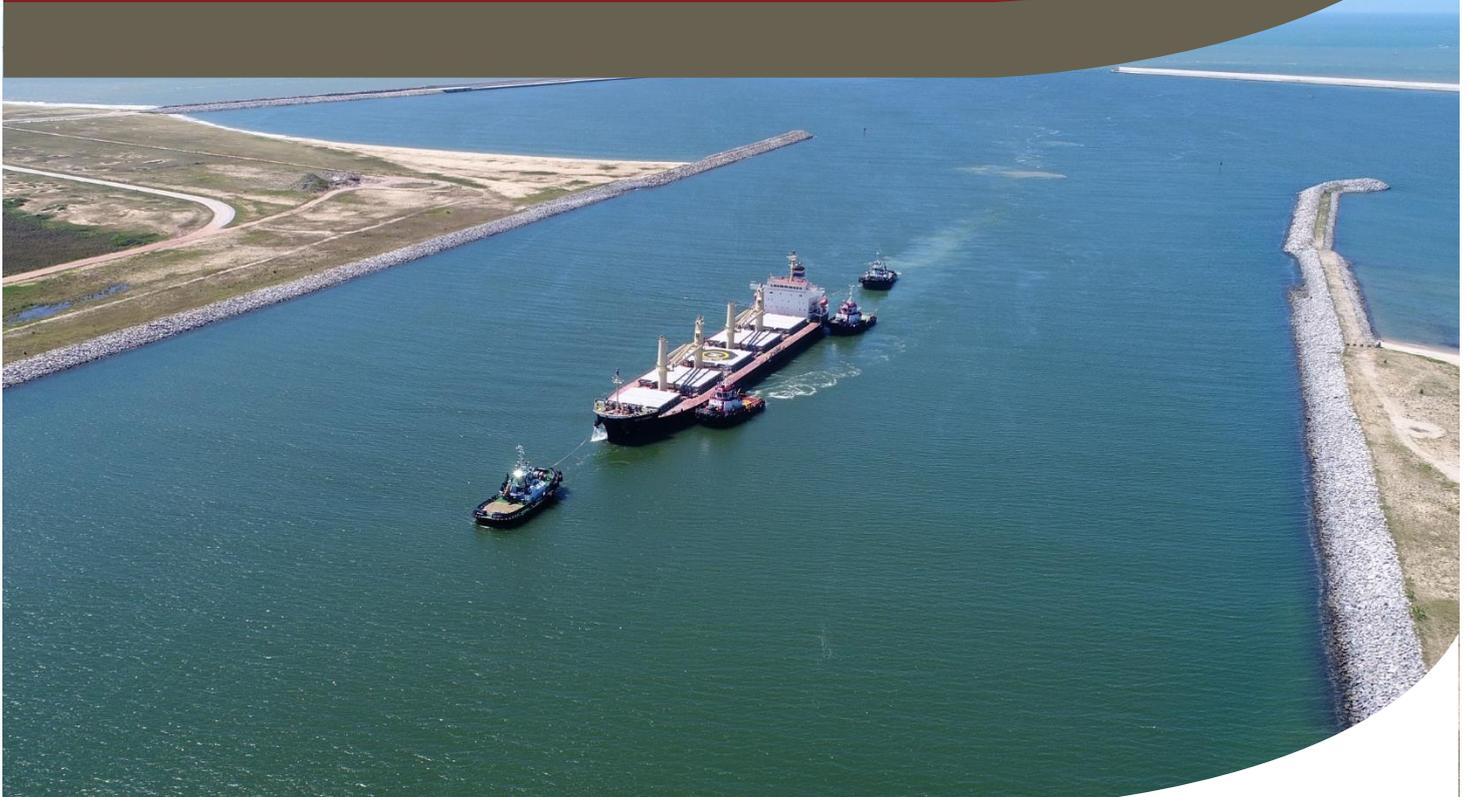


PO.PA.COR.005

Procedimento

PARA OS USUÁRIOS NA ÁREA VTS DO PORTO DO AÇU

Este Procedimento é de propriedade intelectual da Porto do Açú e não pode ser divulgado para terceiros sem o prévio consentimento do responsável pelo documento.



DOCUMENTO RESTRITO

1 - OBJETIVO:

O objetivo deste documento é prover informações para os navegantes, na interação com o tráfego e Centro VTS, contribuindo para o alcance eficiente do propósito do serviço prestado pelo Porto do Açu, por meio:

- Do fornecimento de informações oportunas e relevantes sobre fatores que podem influenciar a movimentação de embarcações;
- Do monitoramento e gerenciamento do tráfego; e
- Da pronta resposta ao desenvolvimento de situações inseguras para o tráfego marítimo.

Conforme as melhores práticas mundiais observadas junto aos mentores da IALA e da assessoria do Porto of Antwerp-Bruges International (Antwerp Port Authority), bem como orientações advindas do Representante da Autoridade Marítima para assuntos de VTS (CAMR), as interações do auxílio à navegação devem ter atenção ao princípio da oportunidade, em especial, durante as manobras de aproximação para atracação, afastamento após a desatracação e a atracação/desatracação em si, onde há a completa atenção do Comandante em relação à situação de máquinas (da embarcação e, quando houver, dos rebocadores), aspectos humanos do navio e externos (incluindo do Terminal), climatológicos que influenciam on time a manobrabilidade da embarcação e, quando couber, praticagem e rebocadores, evitando-se a sobreposição de informações as quais poderão não ser assertivas para o momento, trazendo ruídos não produtivos.

2 - APLICAÇÃO: Para todos os usuários (embarcações e terminais) da área VTS do Porto do Açu.

Os Terminais de Uso Privado (TUP) em operação do Porto do Açu e as embarcações participantes navegando na Área VTS devem conhecer o Serviço do Tráfego de Embarcações (VTS), sua finalidade e propósito, bem como, saber o papel que devem cumprir, mantendo um esquema de monitoramento ativo.

3 - REFERÊNCIAS:

- **REGULAMENTO PORTUÁRIO** - 2ª. Edição, Revisão 01 – 12/2019.
- Normas da Autoridade Marítima para Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) – **NORMAM 602/DHN**.
- Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Inspeção Naval – **NORMAM-301/DPC**.
- Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras – **NORMAM-204/DPC**.
- Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos Da Navegação (IAFN) e para a Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM) – **NORMAM-302/DPC**.
- Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem – **NORMAM-311/DPC**.
- **IMO SRS**: IMO Standard Ship Reporting System.
- PLANO DE EMERGÊNCIAS NÁUTICAS DO PORTO DO AÇU– PEN - **PO.PA.COR.006.03**
- Resolução **IMO A.1158(32)** Guidelines for VTS;

4 - DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS:

AIS (*Automatic Identification System*): Sistema de identificação de navios que, dentro do escopo do VTS, tem o propósito de contribuir para a identificação de embarcações, acompanhamento de alvos e simplificação da troca de informações, reduzindo os contatos por radiotelefonia e fornecendo dados básicos de navegação e outras informações de interesse;

Área VTS: Área formalmente declarada na qual o provedor de VTS está autorizado a prestar o serviço de tráfego de embarcações. Pode ser dividida em subáreas ou setores, limitados ao menor número possível, de forma a não dificultar a compreensão do quadro geral do tráfego por parte do operador.

Autoridade Competente: Organização governamental legalmente responsável pelo VTS. No Brasil, tal atribuição é da Autoridade Marítima;

BPAE: Base de Prontidão para Atendimento a Emergências.

Cédula de habilitação: documento expedido pelo CAMR que comprova que uma pessoa realizou curso relativo a VTS em instituição de ensino credenciada e concluiu o processo de treinamento em serviço, estando apta a desempenhar suas tarefas em um Centro VTS específico;

Centro VTS: é o local de operação do VTS.

CORE: Centro de Operações e Resposta a Emergências, estrutura de gestão composta pelas gerências de Navegação, Segurança Patrimonial e QSMS, com a finalidade de gerir as rotinas operacionais diárias destas áreas, bem como gerir as situações emergências que venham a ocorrer na área do porto.

Embarcação participante: embarcação dotada de AIS A, com destino aos canais T1 e T2 e que está submetida, obrigatoriamente, ao acompanhamento pelo Centro VTS Porto do Açu.

EVAM: Evacuação Aeromédica.

FPIS/PFSO: Funcionário de Proteção de Instalações Portuárias/*Port Facility Security Officer*.

Gerente do VTS (*VTS Manager*): pessoa designada formalmente pelo Provedor de VTS, sendo o responsável pelo seu gerenciamento, operação, manutenção e pela prestação segura e eficaz do serviço, no interior da Área VTS;

Horas de Pico (HP): horário do dia com maior volume de tráfego de embarcações.

IMO: *International Maritime Organization*.

IMO SRS: *IMO Standard Ship Reporting System*.

Impraticabilidade: situação em que as condições meteorológicas, o estado mar, acidentes ou fatos da navegação ou deficiências técnicas implicam em inaceitável risco à segurança da navegação, desaconselhando a realização de fainas de Praticagem, o tráfego de embarcações e/ou o embarque/desembarque do Prático.

Instante de Pico: eventual acúmulo de tráfego em curto intervalo de tempo, podendo ocasionar uma sobrecarga momentânea de trabalho para o VTSO.

Meteoromarinha: boletim de condições e previsão do tempo para a área marítima brasileira.

MMSI: *Maritime Mobile Service Identity*. Número de 9 dígitos que identifica uma estação rádio.

NPCP-CPM Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Macaé.

PAM: Plano de Assistência Mútua que contempla a ação conjunta entre Terminais T1 e T2 no Porto do Açu na resposta a emergências.

PEN: Plano de Emergência Náutica;

PONTO DE ESPERA DO PRÁTICO: É o ponto estabelecido em coordenadas geográficas na ZP, onde é efetuado o embarque/desembarque do Prático por ocasião do início ou fim de uma faina de Praticagem.

PMIS: *Port Management Information System*. É uma plataforma conectada às principais cadeias de valor brasileiras, com soluções integradas para gargalos logísticos, a qual recebe importantes informações do Centro VTS Porto do Açu. O caminho é marcado por cinco valores principais atrelados a uma infraestrutura de ponta: Integridade, Eficiência, Segurança e Proteção, Colaboração e Sustentabilidade.

Ponto de notificação: pontos localizados na área sob a responsabilidade do Centro VTS Porto do Açu. O navegante deverá informar ao Centro VTS quando cruzar as proximidades de um desses pontos, tanto na chegada como na partida.

Posição Operacional: estação de trabalho dentro do VTS guarnecida pelo VTSO. Uma posição operacional possui recursos necessários para acompanhar o tráfego marítimo.

Provedor de VTS: Organização ou entidade responsável pela implantação, gestão, operação e coordenação das atividades do VTS, sua interação com os usuários e prestação segura e eficaz do serviço. No Brasil, tais atribuições são das Autoridades Portuárias ou Operadores de Terminais de Uso Privado (TUP) que implantarem o serviço, mediante autorização da Autoridade Competente.

QSMS: Gerência de Qualidade, Saúde, Segurança e Meio Ambiente.

RIPEAM: Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar.

SOP (Standard Operating Procedures): são procedimentos padrões, baseados nas diferentes situações que poderão ocorrer na prestação do serviço, e que serão adotados pelo pessoal que atua na operação de Centro VTS. Deverão ser abrangentes, definidos com clareza, atualizados e constantes de um manual de pronto uso disponível para o pessoal de serviço nos VTS;

VTSO (Vessel Traffic Service Operator) – pessoa qualificada em instituição de ensino credenciada e formalmente designada para atuar como operador do serviço em Centro VTS.

VTSS (Vessel Traffic Service Supervisor) – pessoa qualificada em instituição de ensino credenciada e formalmente designada para atuar como supervisor do serviço em Centro VTS.

VTMIS (Vessel Traffic Management and Information System) – ampliação do VTS, na forma de um Sistema Integrado de Vigilância Marítima, que permite aos serviços aliados e outras agências interessadas o compartilhamento direto dos dados do VTS, de forma a aumentar a efetividade das operações portuárias ou da atividade marítima como um todo.

VHF: *Very High Frequency*.

QSMS: Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança do Trabalho.

Track Number: número de acompanhamento de um contato, gerado pelo sistema radar. De emprego obrigatório no caso de falha do AIS.

TUP: Terminal de Uso Privado

Usuários na Área VTS do Porto do Açu: todos aqueles que, de forma direta ou indireta, tenham relação com as atividades desenvolvidas no contexto da navegação na Área VTS estabelecida pela Autoridade Competente, incluindo-se, além dos navegantes, os Terminais dentro da citada Área.

ZP: Zona Praticada

5 - DESCRIÇÃO DO PROCESSO:

5.1 - INFORMAÇÕES AOS USUÁRIOS NA ÁREA VTS DO PORTO DO AÇU:

5.1.1 - EMBARCAÇÕES PARTICIPANTES:

São todas as embarcações em condições de interagir com o VTS. A participação dessas embarcações pode ser obrigatória ou passiva. Na participação obrigatória o navegante deve observar os Procedimentos para os Usuários na Área de VTS do Porto do Açú.

Participarão, obrigatoriamente, todas as embarcações integradas ao SISTRAM, demais embarcações que disponham de AIS A e todas as embarcações com AIS B que efetuem o transporte comercial de passageiros, incluído o transporte turístico, na Área de VTS. Para rebocadores e empurradores a participação é obrigatória quando em serviço, para qualquer comprimento de reboque ou comboio.

A participação passiva é para as demais embarcações com AIS B e outras embarcações que possuam comunicação em VHF, como embarcações de recreio e pesca, que, apesar de monitoradas pelo VTS, por meio de AIS ou radar, só eventualmente participam da troca de comunicações com os Operadores de VTS. Na participação passiva é recomendado ao navegante que adote os Procedimentos para os Navegantes na Área de VTS quando transitar nas vias navegáveis utilizadas pelas embarcações com participação obrigatória, de forma a evitar conflitos de tráfego indesejáveis.

As demais embarcações que compõem o tráfego local e que não tenham condições de interagir com o VTS são denominadas de não participantes.

Será comunicado imediatamente ao representante local da Autoridade Marítima sobre as embarcações que deixarem de cumprir algum procedimento, para que sejam tomadas as medidas administrativas necessárias para apurar a irregularidade.

O não cumprimento de quaisquer itens deste procedimento, a embarcação estará passível de notificação/advertência/solicitação de informação pelo Centro VTS do Porto do Açú.

Todos os usuários na Área VTS do Porto do Açú tem por obrigação conhecer os contatos de emergência e protocolos de atendimento dos terminais onde opera. Também deve conhecer os procedimentos e contatos de emergência do Centro VTS Porto do Açú durante sua permanência na Área VTS do Porto do Açú.

Os contatos de emergência podem ser consultados nos links abaixo:

- **T1:** <https://www.ferroport.com.br/nossonegocio/terminalportuario/>
- **T2:** <https://portodoacu.com.br/administracao-portuaria/informacoes-aos-usuarios/>

As embarcações atracadas ou fundeadas devem manter monitoramento constante das condições meteoceanográficas e sua influência na embarcação, incluindo sistemas de fundeio e amarração, tomando as necessárias ações mitigadoras conforme o cenário indicar, incluindo deixar o local de fundeio ou berço de atracação se a situação assim o obrigar. O Centro VTS do Porto do Açú deverá ser informado sempre que for identificado risco à embarcação e,

se julgado necessário, emitirá as instruções pertinentes aos usuários, visando manter a segurança da navegação e proteção das instalações portuárias.

5.1.2 - SERVIÇO DO TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES (VTS):

O Centro VTS Porto do Açú foi licenciado, conforme extrato do Diário Oficial da União, Seção 1, Nº 226 de 2 de dezembro de 2022:

“DIRETORIA-GERAL DE NAVEGAÇÃO DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO

PORTARIA Nº 165/DHN, DE 29 DE NOVEMBRO DE 2022

O DIRETOR DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO, no uso da atribuição que lhe confere o disposto na alínea a, inciso VII, § 2º, art. 9º, anexo A, da Portaria MB/MD no 37, de 21 de fevereiro de 2022, do Comandante da Marinha, resolve: Art. 1º Conceder à Empresa PORTO DO AÇU S.A. a licença de operação de um Serviço de Tráfego de Embarcações VTS (Vessel Traffic Service) para fornecer o serviço no Porto do Açú, localizado no município de São João da Barra-RJ. Art. 2º Anualmente, deverão ser conduzidas visitas técnicas por representantes da Autoridade Marítima, a fim de verificar a capacidade do VTS para permanecer prestando o serviço, a evolução operacional com eventuais necessidades de melhoria e a contribuição do serviço para a navegação local e proteção do meio ambiente marinho. Art. 3º Fica revogada a Portaria no 208/DHN, de 3 de dezembro de 2015. Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação em Diário Oficial da União (DOU).

Vice- Almirante RENATO GARCIA ARRUDA.”

O Centro VTS Porto do Açú tem como missão prover uma estrutura de monitoramento de tráfego marítimo ativo capaz de interagir com o tráfego de embarcações e responder ao desenvolvimento de situações dentro de uma área VTS para melhorar a segurança e eficiência da navegação, contribuir para a segurança da vida no mar e apoiar a proteção do meio ambiente.

A prestação segura e eficaz do serviço VTS 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.

O Centro VTS do Porto do Açú está disponível 24 horas, 7 dias por semana, nos idiomas português e inglês, mediante demanda, fornecendo informações oportunas e relevantes sobre os fatores que possam influenciar a movimentação das embarcações; monitorando e gerenciando o tráfego de navios e embarcações; e respondendo ao desenvolvimento de situações inseguras para o tráfego marítimo, podendo incluir o fornecimento de auxílio para resposta a emergência ou apoio a serviços de emergência, além de auxílio para embarcações, conforme preconiza a nova resolução IMO A.1158(32), aprovada pela 32ª Assembleia, em 15 de dezembro de 2021.

Informações adicionais do Centro VTS do Porto do Açu:

MMSI 007101269

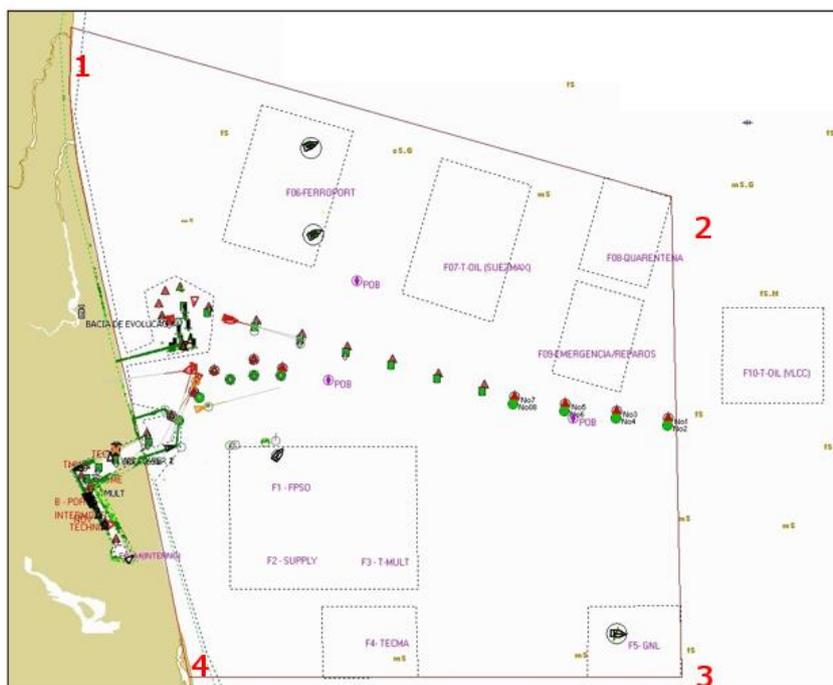
INDICATIVO - ZXI36

5.1.3 - ÁREA DE MONITORAMENTO DO CENTRO VTS DO PORTO DO AÇU:

A área de monitoramento do Centro VTS do Porto do Açu está delimitada pelo polígono composto pelos pontos abaixo listados além dos canais internos e bacias de evolução e manobras.

➤ Área VTS Obrigatória para as embarcações participantes

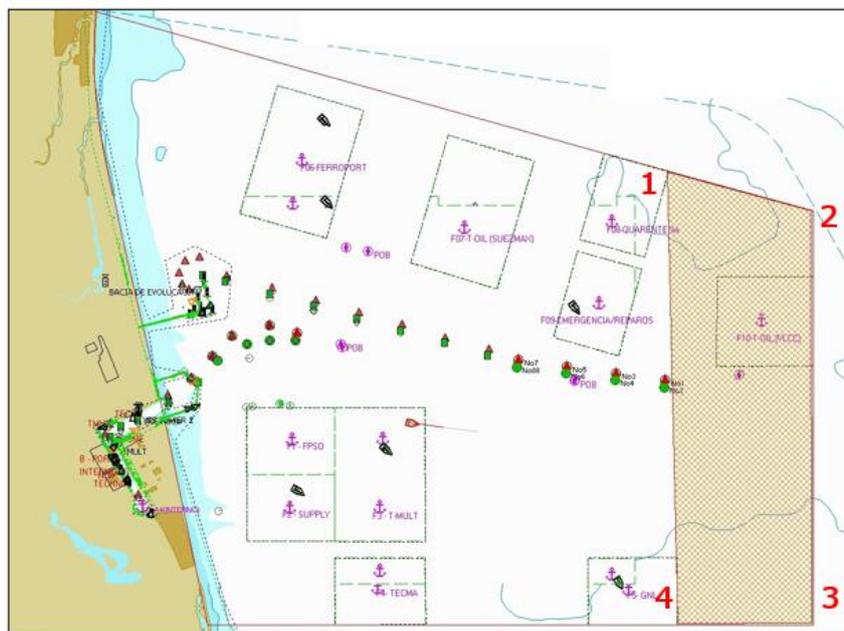
PONTO	LATITUDE	LONGITUDE
1	21° 41,847' S	041° 01,442' W
2	21° 45,437' S	040° 47,488' W
3	21° 55,623' S	040° 47,488' W
4	21° 55,623' S	040° 58,740' W



➤ Área VTS adjacente de adesão voluntária pelo navegante:

A área adjacente de monitoramento VTS no Porto do Açu excede as 12 milhas náuticas da costa, acima do mar territorial, na qual o VTS mantém o monitoramento ativo do tráfego, aumentando a camada de segurança da navegação nessa região que é de interesse do Porto do Açu. Porém essa área é de participação voluntária pelo navegante sendo apenas recomendado que adote os procedimentos existentes nesse documento.

PONTO	LATITUDE	LONGITUDE
1	21° 45,437' S	040° 47,488' W
2	21° 46,320' S	040° 44,220' W
3	21° 55,620' S	040° 44,220' W
4	21° 55,623' S	040° 47,488' W



➤ **Contatos com o Centro VTS Porto do Açu:**

Rádio VHF: CH 10 e 16

Tel: +55 22 2133 1223 / +55 22 9-8119-3700

e-mail: acu.vts@portodoacu.com.br

5.1.4 - EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO:

Todas as embarcações em atividades, contratadas pelos usuários do complexo do Porto do Açu (canais T1 e T2), devem apresentar os equipamentos de navegação, governo e comunicação, incluindo o AIS, totalmente operacionais de forma a navegar na Área VTS. Os equipamentos deverão ser mantidos em funcionamento durante toda a permanência e trânsito da embarcação. Qualquer inoperância apresentada deverá ser reportada imediatamente ao Centro VTS.

Os Terminais devem manter escuta no canal de operação do Centro VTS. Também ficam responsáveis por manter comunicação direta com as embarcações sob sua responsabilidade, bem como realizar as chamadas para atracação, orientando ao navegante que consulte o Centro VTS sobre as condições do tráfego.

Todas as comunicações de rádio VHF, no interior da área VTS, devem ser objetivas, concisas e de acordo com os procedimentos de comunicação rádio padrão da IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP – Res. IMO A. 918(22)).

Ao adentrar ou deixar a Área VTS; e ao fundear dentro e fora dos limites do porto, todos os navios devem guarnecer o canal VHF 16.

Ao atracar, desatracar e/ou mudar de berço, todas as embarcações, incluindo os TUP, devem guarnecer os canais VHF 10 e 16.

O nome de chamada fonia do Serviço do Tráfego de Embarcações do Porto do Açu é "CENTRO VTS PORTO DO AÇU" ou "AÇU VTS". Esse nome deve ser utilizado por todos os participantes.

Na área VTS, o sistema AIS deve estar operativo, corretamente configurado e permanentemente enviando informações da embarcação. Recomenda-se atenção na configuração da posição do transponder AIS em relação as dimensões da embarcação (dimensões A, B, C e D), permitindo assim o correto acompanhamento das manobras pela estação AIS do Centro VTS.

O Centro VTS do Porto do Açu deverá ser informado imediatamente da indisponibilidade dos equipamentos de comunicação por todos os meios alternativos disponíveis, inclusive por telefonia móvel.

➤ Principais Estações VHF do Porto do Açu:

Estação	Canal VHF
Chamada e Emergência	16
Centro VTS Açu	10
Praticagem (Monitorado pela Atalaia ZP-15)	12
Canal para manobras com rebocadores no Porto	13

5.1.5 - NAVEGAÇÃO NA ÁREA VTS DO PORTO DO AÇU (PONTO DE NOTIFICAÇÃO):

O navegante que demandar na área de monitoramento do VTS do Porto do Açu, deverá entrar em contato com o Centro VTS, via VHF no canal 10, informando suas intenções de manobra, respeitando uma antecedência mínima de 15 minutos.

O Centro VTS não realiza a gestão de programação das embarcações, ficando sob responsabilidade do terminal realizar a comunicação com o navegante e passar as instruções sobre a janela de operação.

Cabe ao VTS informar a área de fundeio designada à embarcação, para que aguarde disponibilidade do terminal.

O Centro VTS do Porto do Açu deverá ser informado, via VHF no canal 10, sempre que as embarcações cruzarem as proximidades de qualquer dos pontos de notificação abaixo especificados, que estejam dentro da área de abrangência do VTS:

PONTO	NOTIFICAÇÃO	LATITUDE	LONGITUDE
A	Limite NORTE da área VTS	21° 43,87' S	040° 53,73' W
B	Limite LESTE da área VTS	21° 51,60' S	040° 47,48' W
C	Limite SUL da área VTS	21° 55,62' S	040° 51,55' W
D*	Ponto embarque/desembarque do Prático para o T1 (fora da área de VTS)	21° 50,34' S	040° 46,72' W
E	Ponto embarque/desembarque do Prático (alternativo) para T1	21° 47,17' S	040° 55,43' W
F	Ponto embarque/desembarque do Prático para o T2	21° 49,37' S	040° 55,52' W

**Apesar do ponto D está fora da área de notificação compulsória, tendo em vista a relevância da informação para a segurança da navegação, recomenda-se que o embarque e o desembarque do prático sejam informados.*

5.1.6 - ÁREAS DE FUNDEIO:

O Porto do Açú possui onze (11) áreas de fundeio, as quais serão indicadas/designadas, conforme o tipo de serviço prestado aos navegantes, de acordo com a seguinte distribuição:

Descrição	Latitude (S)	Longitude (W)
Área de Fundeio nº 1 para plataformas e navios "FPSO" do T2	21°50,750'	040°57,810'
	21°50,750'	040°55,700'
	21°52,250'	040°55,700'
	21°52,250'	040°57,810'
Área de Fundeio nº 2 para navios "SUPPLY" do T2	21°52,250'	040°57,810'
	21°52,250'	040°55,700'
	21°53,750'	040°55,700'
	21°53,750'	040°57,810'
Área de Fundeio nº 3 para navios do terminal "T-MULT" do T2	21°50,750'	040°55,700'
	21°50,750'	040°53,530'
	21°53,750'	040°53,530'
	21°53,750'	040°55,700'
Área de Fundeio nº 4 para navios tanques do terminal "TECMA" do T2	21°54,123'	040°55,700'
	21°54,123'	040°53,530'
	21°55,623'	040°53,530'
	21°55,623'	040°55,700'
Área de Fundeio nº 5 para navios LNG do T2	21°53,371'	040°49,816'
	21°53,365'	040°51,947'
	21°51,867'	040°51,946'
	21°51,874'	040°49,807'
Área de Fundeio nº 6 para navios em lastro (até "CAPESIZE") do terminal T-ORE do T1	21°43,506'	040°57,069'
	21°44,070'	040°55,011'
	21°46,943'	040°55,906'
	21°46,371'	040°57,973'
Área de Fundeio nº 7 para navios petroleiros (até "SUEZMAX") do terminal T-OIL do T1	21°44,634'	040°52,970'
	21°45,199'	040°50,905'
	21°48,075'	040°51,817'
	21°47,506'	040°53,875'
Área de Fundeio nº 8 para navios em quarentena ou aguardando liberação da ANVISA do T1/T2	21°45,032'	040°49,241'
	21°45,437'	040°47,689'
	21°47,373'	040°48,256'
	21°46,974'	040°49,822'
Área de Fundeio nº 9 para situações emergência e/ou grandes reparos do T1/T2	21°47,234'	040°49,883'
	21°47,640'	040°48,330'
	21°49,574'	040°48,896'
	21°49,165'	040°50,461'
Área de Fundeio nº 10	21°47,810'	040°46,530'
	21°47,810'	040°44,219'

Descrição	Latitude (S)	Longitude (W)
para navios petroleiros (até "VLCC") do terminal T-OIL do T1	21°49,810'	040°44,219'
	21°49,810'	040°46,530'
Área de Fundeio nº 11* para navios do terminal T2: (centro do círculo)	21° 52,960'	041° 00,322'

5.1.7 - AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO DO PORTO DO AÇU:

Balizamentos dos canais de acesso dos Terminais 1 e 2.

TERMINAL 1				TERMINAL 1			
Boia	Cor	Latitude (S)	Longitude (W)	Boia	Cor	Latitude (S)	Longitude (W)
T1-01	E	21° 50,13	040° 47,78	T1-15	E	21° 48,68	040° 55,12
T1-02	V	21° 50,28	040° 47,80	T1-16	V	21° 48,83	040° 55,16
T1-03	E	21° 49,98	040° 48,96	T1-17	E	21° 48,41	040° 56,16
T1-04	V	21° 50,13	040° 48,98	T1-18	V	21° 48,55	040° 56,21
T1-05	E	21° 49,83	040° 50,13	T1-19	E	21° 48,13	040° 57,20
T1-06	V	21° 49,98	040° 50,15	T1-20	V	21° 48,28	040° 57,25
T1-07	E	21° 49,68	040° 51,29	T1-21	E	21° 47,85	040° 58,28
T1-08	V	21° 49,83	040° 51,33	T1-22	V	21° 47,99	040° 58,32
T1-09	E	21° 49,50	040° 51,99	T1-23	E	21° 47,43	040° 58,95
T1-10	V	21° 49,65	040° 52,04	T1-24	V	21° 47,85	040° 58,88
T1-11	E	21° 49,23	040° 53,04	T1-25	E	21° 47,51	040° 59,29
T1-12	V	21° 49,37	040° 53,08	T1-27	E	21° 47,79	040° 59,43
T1-13	E	21° 48,95	040° 54,08	T1-29	E	21° 48,03	040° 59,36
T1-14	V	21° 49,10	040° 54,12	T1-31	E	21° 48,15	040° 59,20

TERMINAL 2				TERMINAL 2			
Boia	Cor	Latitude (S)	Longitude (W)	Boia	Cor	Latitude (S)	Longitude (W)
T2-01	E	21° 49,08	040° 56,60	T2-11	E	21° 50,53	040° 59,70
T2-02	V	21° 49,24	040° 56,65	T2-12	V	21° 50,72	040° 59,68
T2-03	E	21° 48,91	040° 57,27	T2-13	E	21° 51,19	041° 01,11
T2-04	V	21° 49,24	040° 57,26	T2-14	V	21° 51,10	041° 00,41
T2-05	E	21° 49,14	040° 58,17	T2-15	E	21° 51,41	041° 01,21
T2-06	V	21° 49,32	040° 57,80	T2-16	V	21° 51,26	041° 00,82
T2-07	E	21° 49,59	040° 58,63	T2-17	E	21° 52,39	041° 00,66
T2-08	V	21° 49,70	040° 58,51	T2-18	V	21° 51,49	041° 01,09
T2-09	E	21° 50,09	040° 59,14	T2-19	E	21° 52,76	041° 00,42
T2-10	V	21° 50,18	040° 58,99	T2-20	V	21° 51,65	041° 00,99

Visando a plena garantia da segurança da navegação, os Canais de Acesso estabelecidos acima deverão ser utilizados desde o primeiro par de boias.

5.2 - NAVEGAÇÃO DENTRO DA ÁREA VTS DO PORTO DO AÇU:

5.2.1 - ACESSO AOS TERMINAIS T1 E T2:

A embarcação somente poderá acessar os terminais T1 e T2 com a autorização do Centro VTS Porto do Açú, em atendimento as situações abaixo:

- Prontidão do terminal (TUP) confirmada;
- Disponibilidade do cais confirmada;
- Acesso seguro para a navegação;

Nas ocasiões em que o VTS avaliar que a quantidade de embarcações no canal pode degradar as condições de segurança da navegação e ordenamento do tráfego, não será autorizado o acesso aos terminais.

Não é permitido que a embarcação, dentro e fora do canal balizado:

- Realize qualquer tipo de teste na embarcação;
- Permaneça em DP ou reduza a velocidade com a finalidade de aguardar disponibilidade de cais; e
- Fundeie. O fundeio dentro do canal balizado só será permitido em emergências.

As emergências ou imprevistos, com potencial para desenvolvimento de situações inseguras para o tráfego marítimo, deverão ser comunicadas **imediatamente** ao Centro VTS, para que o VTSO adote as providências necessárias em prol da segurança da navegação e proteção das instalações portuárias.

5.2.2 - PRIORIDADE DE MANOBRAS

Nenhum terminal tem prioridade sobre qualquer outro, no que diz respeito as movimentações de entrada ou saída no canal interno do T2, salvo negociação direta entre os TUP envolvidos. Nenhum Terminal tem prioridade sobre qualquer outro no agendamento de manobra de embarcação, salvo negociação direta entre os Terminais envolvidos.

O terminal deverá informar ao Centro VTS a prioridade de entrada das embarcações convocadas para atracação, bem como definir quais embarcações deverão desatracar ou realizar alteração de berço.

Fica sob responsabilidade do VTS gerenciar o tráfego e organizar a melhor logística da fila de entrada, saída ou mudança de berço, sem prejuízo às manobras em andamento.

Em caso de conflitos ou indisponibilidade de condições climáticas para realização das manobras nos horários agendados, terão prioridade as Embarcações que por suas características operacionais somente possam manobrar em segurança em determinada janela de maré e/ou de horário.

A Administração Portuária, por meio do Centro VTS Porto do Açú, intermediará os conflitos que venham a existir na programação de manobras, cabendo-lhe o poder decisório na ordenação da fila, caso as partes envolvidas não cheguem a um acordo.

É concedido às embarcações militares e outras à serviço do governo, após solicitação expressa da Autoridade Marítima, a prioridade de utilização de quaisquer berços.

Por demanda expressa da Autoridade Marítima, terão prioridade na utilização de quaisquer berços as Embarcações em declarada emergência.

Em outros casos, que não sejam os citados acima, não há prioridade de manobra para nenhum tipo em particular de embarcação ou carga ou operação, sendo ela praticada ou não, salvo negociação direta entre as partes envolvidas ou previsão legal. Para essas negociações devem ser considerados a segurança da navegação e o item 5.2.1 Acesso aos terminais T1 e T2, deste documento.

O Operador VTS poderá, se julgar necessário, prover assistência as partes envolvidas sobre as prioridades de manobras que otimizem as operações do Porto, levando sempre em consideração a segurança da navegação.

5.2.3 - TRÂNSITO AO LONGO DOS CANAIS:

Embarcações navegando ao longo dos canais do Porto do Açú deverão se manter tão próximas quanto seja possível e seguro do limite exterior desses canais que estiverem aos seus borestes.

O fundeio e as atividades de pesca e esporte e recreio ao longo dos canais são proibidas.

5.2.4 - VELOCIDADE DE SEGURANÇA PARA ACESSO AOS TERMINAIS:

Conforme RIPEAM 72, define-se velocidade de segurança:

“Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes. Os seguintes fatores deverão estar entre aqueles a serem considerados ao determinar-se a velocidade de segurança: (ii) a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pesqueiros ou quaisquer outras embarcações”.

Toda embarcação em trânsito no T1 e T2 deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada para evitar colisão e permitir a sua manobrabilidade. A Administração Portuária recomenda que a navegação seja realizada à velocidade de 6,0 (seis) nós, evitando-se velocidades acima de 8,0 (oito) nós.

Por motivos climatológicos e/ou de manobrabilidade do meio, o Comandante deverá informar ao Centro VTS do Porto do Açú a sua necessidade específica de não atender aos parâmetros de velocidade acima recomendados.

Recomenda-se atenção à velocidade da embarcação quando de operação com rebocadores que naturalmente encontram restrições de manobrabilidade durante sua operação.

Fica claro que é responsabilidade do Comandante de uma embarcação o cuidado com a interação com as outras embarcações e infraestruturas portuárias sob o risco de acidentes. Reforçamos a atenção à esteira formada após a passagem da lancha rápida, que pode fazer emborcarem embarcações miúdas ou mesmo danificar embarcações atracadas.

Caso a velocidade da embarcação esteja inadequada à via conforme as indicações acima, o Centro VTS entrará em contato com o navegante para alertar sobre sua velocidade e observância da segurança do tráfego, solicitando, se julgar necessário, a adequação à velocidade determinada nas normas em vigor.

5.2.5 - ULTRAPASSAGEM E CRUZAMENTO NO CANAL DE ACESSO:

As manobras de ultrapassagem e cruzamento deverão estar em conformidade com o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM) e as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Macaé válidas para o Porto do Açú (NPCP-CPM).

O canal de acesso do T1 do Porto do Açú é monovia, permitindo a entrada ou saída de apenas um navio por vez, portanto essa prática não é permitida.

As ultrapassagens e cruzamento nos canais do T2 são permitidas entre embarcações de apoio *offshore* e outras de maior porte, desde que sejam acordadas entre as partes, ocorram no trecho permitido e sejam observados

os pontos de exceção descritos na subseção **5.2.5** alínea **a)**. A coordenação será realizada entre os envolvidos, respeitando-se as recomendações de velocidade máxima informadas na subseção **5.2.4**.

Contudo, as embarcações de apoio portuário não possuem restrição para o cruzamento e ultrapassagem no canal interno do T2, desde que sejam observadas as regras previstas na RIPEAM e não haja obstrução/interferência nas manobras com embarcações de grande porte existentes no local.

Na observância do descumprimento ou insegurança nas manobras de ultrapassagem e cruzamento, o Operador VTS deverá intervir, fornecendo alertas, recomendações ou instruções para os navegantes.

O trecho de ultrapassagem e cruzamento permitido está detalhado abaixo. Considerou-se o trecho compreendido entre o través dos espigões e o início do cais do TMULT, totalizando uma extensão de aproximadamente 1,3MN.

Descrição	LATITUDE	LONGITUDE
Centro do canal no início do trecho (través dos espigões)	21° 50,672' S	040° 59,768' W
Centro do canal no través do TMULT	21° 51,295' S	041° 01,059' W

a) É proibido que uma Embarcação cruze ou ultrapasse outra ao longo do Canal de Navegação quando:

- i. Passando pelos quebra-mares;
- ii. Passando pelo trecho compreendido entre o fim do cais do TMULT (curva do canal) até o fundeadouro interno (fim do canal);
- iii. Sob condições de visibilidade restrita;
- iv. (E/ou) Uma ou ambas são restritas devido ao seu Calado;
- v. A embarcação não estiver 100% operacional; e
- vi. Situações extraordinárias deverão ser consultadas.

5.3 - ÁREAS INTERNAS DO CANAL T2 PARA APOIO AS EMBARCAÇÕES:

O Terminal 2 conta com áreas de apoio as embarcações em operação no Porto do Açu, na área interna do canal. Para utilização desses locais as embarcações deverão entrar em contato com o Centro VTS via rádio VHF (canal 10) ou com a Administração Portuária pelo e-mail: acu.vts@portodoacu.com.br, para aprovação, informando as intenções, motivo e tempo estimado de permanência.

A utilização dos locais estará condicionada a disponibilidade da área e atendimento aos pré-requisitos estabelecidos pela Administração Portuária.

Conforme tabela de tarifas divulgada no site da Porto do Açu, algumas dessas áreas possuem tarifas de utilização ou de acesso ao canal interno.

Durante a permanência de uma embarcação na área interna do T2, **NÃO ESTÁ AUTORIZADO:**

- realização de teste dentro do canal interno do T2. A embarcação poderá consultar com antecedência a Administração Portuária para autorização;

- embarques e/ou desembarques de pessoal somente com a expressa anuência da Administração Portuária;
- qualquer tipo de atividade de pesca nos canais de acesso, canal interno, fundeadouros e proximidades das instalações portuárias;
- abastecimento de combustível, somente em terminais autorizados;
- limpeza de casco acima e abaixo da linha d'água somente com a expressa anuência da Administração Portuária;
- tratamento, preparação e/ou limpeza de espaços destinados à carga (porões, tanques, conveses etc.) que possa causar queda de material na água;
- tratamento e/ou pintura de casco, convés ou superestrutura abertos;
- Jateamento;
- limpeza de propulsor;
- reparos em máquinas abaixo da linha d'água, incluindo impelidores laterais;
- embarque ou desembarque de material pesado, que necessite de equipamento de içamento, somente com a autorização prévia da Administração Portuária;
- obstruir ou interferir na livre prática dos fundeadouros em qualquer momento.

Poderá ser autorizado após validação prévia da Administração Portuária os seguintes trabalhos de pintura:

- Marcas de Calado (acima da linha d'água);
- Marcas de nome da embarcação, número IMO e porto de registro;
- Pontos para atuação de rebocadores;
- Disco de Plimsoll e linhas de carga;
- Qualquer outra marca que possa interferir com a segurança da Embarcação; e
- Limpeza do casco acima e abaixo da linha d'água para os locais autorizados pela autoridade ambiental.

5.3.1 – Uso do Fundeadouro Interno (F11):

a) Embarcações autorizadas (Fundeio Isolado):

- i. Embarcações tipo apoio marítimo limitada a 183M de LOA e 30M BOCA (navio tipo NOV, Technip, BPORT)*;
- ii. Embarcações de apoio portuário contratadas pela Porto do Açú Operações S/A, TUP ou contratos especiais;

- iii. Rebocadores portuários sob contrato ou acordo com a Porto do Açú Operações S/A, TUP ou contratos especiais;
- iv. Lanchas designadas ao atendimento dos práticos; e
- v. Embarcações miúdas de Autoridades Competentes e de serviços, que são necessárias para o cumprimento de contrato, acordos ou fainas esporádicas.

NOTA 1: Como boa prática, embarcações de menor porte devem fundear nas proximidades das margens de forma mais segura possível, viabilizando a área central para embarcações maiores.

NOTA 2: Em condições meteoceanográficas desfavoráveis as embarcações miúdas deverão ser priorizadas no local com a avaliação do Operador VTS.

NOTA 3: Em condições meteoceanográficas desfavoráveis tendo como referência para o operador VTS ventos médios de 25 Knots com rajadas de 30 Knots a manobra de fundeio isolada poderá ser autorizada sob a ressalva de que é obrigatório a manutenção de vigilância no passadiço da embarcação a fim de avaliar as condições seguras de permanência no F11;

NOTA 4: Antes de toda autorização de fundeio isolado no F11 deverá ser orientado ao comandante o cumprimento das regras de luzes e marcas estabelecidas no RIPEAM.

NOTA 5: Referente ao cenário de fundeio isolado de embarcação tipo apoio marítimo descrito no item i. quando a embarcação possuir LOA > 100M e BOCA > 20M o fundeio de outras embarcações deverá ser validado antecipadamente pela administração portuária (navegação).

NOTA 6: Nos casos de solicitação de abrigo por condições de mau tempo, o F11 poderá ser utilizado por embarcações de menor porte para fundeio isolado, visando a salvaguarda da vida humana. Deverá ser orientado manter a embarcação em local mais abrigado possível (avaliar a margem segura de acordo com a direção do vento). Deverá ser orientado ao comandante a manter a embarcação em vigilância permanente e fundeada cumprindo o estabelecido nas diretrizes de luzes e marcas do RIPEAM.

b) Embarcações autorizadas (Fundeio em STS):

- i. Embarcações tipo apoio marítimo com dimensões máximas de 100M de LOA e 20M BOCA, limitado ao número de quatro embarcações fundeadas e amarradas a contrabordo (proa/popa intercaladas possuindo este mesmo porte);
- ii. Rebocadores portuários limitado ao número de 03 rebocadores; e
- iii. Embarcações de mesmo porte, podendo variar entre apoio portuário, médio porte e pequeno porte (miúdas) limitado ao número de 03 embarcações.

NOTA 1: A responsabilidade por autorizar a atracação a contra bordo para permanência no F11 fundeado em STS é do comandante da primeira embarcação fundeada, cabendo a ele avaliar as condições seguras de passagem de cabos e dimensionamento das amarras de força/resistência da âncora. Caberá ao operador VTS realizar essa ressalva durante as solicitações para fundeio em STS.

NOTA 2: Referente ao cenário de fundeio da embarcação tipo apoio marítimo descrito no item i., quando a embarcação possuir LOA > 100M e BOCA > 20M o fundeio de outras embarcações deverá ser validado antecipadamente pela administração portuária (navegação).

NOTA 3: Como boa prática, embarcações de menor porte fundeadas em STS devem fundear nas proximidades das margens de forma mais segura possível, viabilizando a área central para embarcações maiores.

NOTA 4: Antes de toda autorização de fundeio em STS no F11, deverá ser orientado ao comandante o cumprimento das regras de luzes e marcas estabelecidas no RIPEAM.

NOTA 5: Em condições meteoceanográficas desfavoráveis, tendo como referência para o operador VTS ventos médios de 25 Knots com rajadas de 30 Knots, a manobra de fundeio em STS não poderá ser autorizada.

NOTA 6: Nos casos de solicitação de abrigo por condições de mau tempo, o F11 poderá ser utilizado por embarcações de menor porte para fundeio, inclusive em STS, visando a salvaguarda da vida humana. Deverá ser orientado manter a embarcação em local mais abrigado possível (avaliar a margem segura de acordo com a direção do vento). Deverá ser orientado ao comandante a manter a embarcação em vigilância permanente e fundeada cumprindo o estabelecido nas diretrizes de luzes e marcas do RIPEAM.

c) Atividades Autorizadas;

- i. Embarque/desembarque de tripulantes brasileiros, técnicos brasileiros e funcionários administrativos brasileiros
- ii. Embarque/desembarque de peças de origem nacional de pequeno porte possíveis de serem levadas à mão
- iii. Embarque/Desembarque de rancho para embarcações brasileiras.

d) Atividades Não Autorizadas;

- i. Embarque/desembarque de tripulantes estrangeiros, técnicos estrangeiros e funcionários administrativos estrangeiros;
- ii. Embarque/desembarque de peças de origem internacional de pequeno e médio porte;
- iii. Embarque/Desembarque de rancho para embarcações estrangeiras

5.3.2 - Píer BAO50:

a) Embarcações autorizadas:

- i. Embarcações de apoio portuário contratadas pela Porto do Açu Operações S/A ou TUP, sempre mantendo-se afastadas, tanto quanto possível, da área do canal balizado;
- ii. Rebocadores portuários contratados ou sob acordos com a Porto do Açu Operações S/A ou TUP;
- iii. Lanchas designadas para o atendimento aos Práticos;
- iv. Embarcações miúdas de Autoridades Competentes e de serviços no atendimento a contratos ou acordos com a Administração Portuária.

NOTA 1: Não está autorizado qualquer tipo de uso do cais da Technip/FMC, inclusive com cabos de amarração.

NOTA 2: Como referência, está estabelecido o navio tipo máximo permitido para acostagem no BAO50: 32M LOA / 12M BEAM.

b) Atividades Autorizadas;

- i. Embarque/desembarque de tripulantes brasileiros, técnicos brasileiros e funcionários administrativos brasileiros;
- ii. Embarque/desembarque de peças de origem nacional de pequeno porte possíveis de serem levadas à mão; e
- iii. Embarque/Desembarque de rancho para embarcações brasileiras.

c) Atividades Sob Prévia Autorização da Administração Portuária;

- i. Embarque/desembarque de tripulantes estrangeiros, técnicos estrangeiros e funcionários administrativos estrangeiros;
- ii. Embarque/desembarque de peças de origem internacional de pequeno e médio porte;
- iii. Embarque/Desembarque de rancho para embarcações estrangeiras; e
- iv. Mergulho.

5.3.3 - Píeres do Centro Náutico:

a) Embarcações autorizadas:

- i. Embarcações designadas para o atendimento da Praticagem poderão permanecer amarradas nas poitas marcadas pelas boias de arinque

posicionadas próximas ao píer flutuante, mantendo apenas um cabo guia amarrado ao píer flutuante.

- i. Lancha de apoio do porto e lancha da autoridade marítima
- ii. Embarcações miúdas sob consulta e autorização prévia concedida pela administração portuária.

NOTA 1: Como referência, está estabelecido o navio tipo máximo permitido para acostagem no Centro Náutico LOA >= 14M / BOCA >= 5M.

a) Atividades Autorizadas:

- i. Embarque/desembarque de tripulantes brasileiros, técnicos brasileiros e funcionários administrativos brasileiros
- ii. Embarque/desembarque de peças de origem nacional de pequeno porte possíveis de serem levadas à mão
- iii. Embarque/Desembarque de rancho para embarcações brasileiras.

b) Atividades Sob Prévia Autorização da Administração Portuária:

- i. Uso da Rampa de Embarque e Desembarque
- ii. Mergulho Profissional
- iii. Limpeza do Limo do casco das embarcações miúdas (lanchas, flexboats, botes etc.)

c) Atividades Não Autorizadas:

- i. Embarque/desembarque de tripulantes estrangeiros, técnicos estrangeiros e funcionários administrativos estrangeiros;
- ii. Embarque/desembarque de peças de origem internacional de pequeno e médio porte;
- iii. Embarque/Desembarque de rancho para embarcações estrangeiras

5.3.4 – Manobra em DP na região do Molhe Sul:

A operação do molhe sul em DP (posicionamento dinâmico) consiste na entrada e permanência, sob máquinas, fora do canal balizado e distante do cais do molhe sul, das embarcações tipo abaixo autorizadas por um período não superior a 01 hora.

a) Embarcações autorizadas:

- i. Embarcações de apoio portuário contratadas pela Porto do Açú Operações S/A ou TUP, sempre mantendo-se afastadas, tanto quanto possível, da área do canal balizado e do cais acostável do Molhe Sul
- ii. Rebocadores portuários contratados ou sob acordos com a Porto do Açú Operações S/A ou TUP;
- iii. Lanchas designadas para os atendimentos comerciais e de praticagem;
- iv. Embarcações miúdas de Autoridades Competentes e de serviços no atendimento a contratos ou acordos com a Administração Portuária.

NOTA 1: Como referência, está estabelecido o navio tipo máximo permitido para operação no molhe sul em DP 130M. LOA / 30M. BEAM.

NOTA 2: Quando um FPSO estiver atracado no terminal AÇU SERVIÇOS (Molhe Sul), todas as embarcações realizando manobra em DP, deverão manter uma distância de 300m (0.612NM).

b) Atividades Autorizadas:

- i. Embarque/desembarque de tripulantes brasileiros, técnicos brasileiros e funcionários administrativos brasileiros
- ii. Embarque/desembarque de peças de origem nacional de pequeno porte possíveis de serem levadas à mão
- iii. Embarque/Desembarque de rancho para embarcações brasileiras.

c) Atividades Não Autorizadas:

- i. Embarque/desembarque de tripulantes estrangeiros, técnicos estrangeiros e funcionários administrativos estrangeiros;
- ii. Embarque/desembarque de peças de origem internacional de pequeno e médio porte;
- iii. Embarque/Desembarque de rancho para embarcações estrangeiras; e
- iv. Quando da realização de manobra de atracação ou desatracação do Molhe Sul.

5.3.5 - Manobras STS (Ship to Ship) com embarcações atracadas em TUP's do T2:

As operações nos terminas realizadas com embarcações a contrabordo (*Ship to Ship*) está previamente autorizada pela Administração Portuária, desde que não ultrapasse o canal navegável do canal T2. Como parâmetro o VTSO deverá considerar o somatório das bocas das embarcações de 50 metros. O Operador VTS deixará as embarcações cientes que, a qualquer momento a Administração Portuária pode solicitar a paralisação da operação, julgando inseguro ou inviável para o Porto.

NOTA 1: Na seção N/S (norte/sul) do canal, manobras a contrabordo (STS) serão autorizadas a ocorrerem APENAS entre o terminal Technip/FMC e o terminal B-Port Cais Norte 04.

5.3.6 - Restrição das Embarcações em Manobra no Porto:

- i. Para as embarcações de apoio marítimo que informarem que não estão 100% operacionais para as manobras, estas estarão sujeitas a apresentarem NADA A OPOR da Autoridade Marítima e verificação, quando necessário, de necessidade de agendamento de serviço de praticagem.
- ii. Toda embarcação presente na Área VTS deve permanecer pronta, em todos os aspectos, sem defeitos ou restrições relacionados a máquinas, equipamentos ou tripulação, para se mover por meios próprios a qualquer momento.
- iii. O Comandante da embarcação é responsável por informar à Administração Portuária sobre a ocorrência de qualquer restrição a bordo relacionada à prontidão da Embarcação.
- iv. A movimentação de uma embarcação impossibilitada de se mover por meios próprios de ou para a área de fundeio, ou entre berços de atracação não adjacentes, deverá ser executada com auxílio de rebocadores conforme considerado adequado pelo comandante da embarcação, e com auxílio de Prático a bordo se for o caso.
- v. Caso uma embarcação não esteja pronta, por conta da realização de atividade subaquática, ela deve interromper imediatamente a atividade e informar sua prontidão em até 30 (trinta) minutos do horário agendado para a manobra ao Centro VTS.

a) Conforme a NORMAM 311/DPC:

As seguintes embarcações estão dispensadas do Serviço de Praticagem (praticagem facultativa):

- As classificadas, exclusivamente, para operar na navegação interior e que arvoem bandeira brasileira;
- As de bandeira brasileira com AB até 2000, de qualquer tipo;
- As de bandeira estrangeira com AB até 2000, desde que atendam aos seguintes requisitos:
 - Sejam contratadas por empresa brasileira que tenha sua sede e administração no país; e

- Sejam comandadas por marítimo brasileiro.

- As empregadas em navegação de apoio marítimo, com AB até 3000, AB maior que 3000 e menor ou igual a 5000, desde que atendam aos seguintes requisitos:

Possuam equipamento auxiliar de manobra tais como:

- bow thruster;
- stern thruster;
- propulsão azimutal ou similares;
- Possuam DGPS; e
- Estejam com o AIS ativo.

NOTA 1: Na NORMAM 311/DPC, a dispensa não impede que o comandante solicite auxílio de rebocadores.

NOTA 2: As embarcações que já tiverem agendamento de Prático no site da Praticagem e reportarem restrição de manobra, não necessitam de **nada a opor**.

5.3.6.1 Manobras de Comboio:

i. Manobras de comboio (reboque) composta de:

- Rebocador e balsa; e
- Rebocador ou embarcação e/ou balsa ou embarcação.

ii. Tais manobras **apenas serão autorizadas** a ocorrerem (entrada/saída/mudança), caso os parâmetros meteoceanográficos estejam dentro das condições estabelecidas pela Autoridade Marítima, independente do período do dia.

5.3.7 - ÁREAS DE SEGURANÇA:

De acordo com a NORMAM-302/DPC, as seguintes áreas são consideradas como Áreas de Segurança, sendo proibido o tráfego e o fundeio de embarcações não envolvidas com as operações no Complexo Portuário e Industrial do Açú:

- Fundeadouros;
- Canais de acesso ao porto; e
- Proximidades das instalações portuárias.

Todas as demais Áreas de Segurança eventualmente previstas na NORMAM-301/DPC e na NPCP devem ser consideradas como Áreas de Segurança no Porto do Açú, sempre que aplicáveis.

5.3.8 - PESCA, ATIVIDADE ESPORTIVA E RECREATIVA:

De acordo com a NPCP, a área marítima dos portos e Terminais na jurisdição da CP são restritos à pesca e navegação por uma área de 500 (quinhentos) metros de seu entorno, exceto para as embarcações que irão prestar apoio aos navios atracados no Porto ou a um Terminal. Dessa forma, a Pesca e a prática de atividades esportivas e recreativas são proibidas à uma distância de 500 (quinhentos) metros das proximidades do Canal de Navegação e áreas de fundeio delimitadas pela Autoridade Marítima.

5.3.9 - EMBARCAÇÕES SOLICITANDO ABRIGO:

As instalações do Porto do Açú não foram projetadas para receber e prover reparos em embarcações de pequeno porte, especialmente aquelas voltadas para a atividade de pesca e esporte e recreio.

Em emergências onde seja necessário proteger a vida humana ou a segurança da navegação, a embarcação deverá solicitar auxílio diretamente à Marinha do Brasil, ligando para o número 185. Se precisar de abrigo no Porto do Açú, deverá obter autorização do VTS pelo canal de chamada VHF (canal 16).

Uma Embarcação em busca de abrigo não deve entrar no Canal de Navegação dos Terminais do Porto do Açú sem Autorização prévia do Centro VTS.

A embarcação deverá permanecer no local indicado pelo Centro VTS durante o período em que for autorizada sua permanência, bem como a saída só poderá ocorrer após a prévia autorização.

5.3.10 - TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO OU DERIVADOS ENTRE EMBARCAÇÕES:

Somente provedores de serviços cadastrados junto a Autoridade Marítima são autorizados a realizar operações de transferência de óleo ou derivados entre embarcações no Porto do Açú, conforme disposto pela NORMAM-204/DPC.

O usuário autorizado junto a Autoridade Marítima para a realização de operações de transferência de óleo entre embarcações no Porto do Açú deverá submeter o respectivo documento de autorização válido à Administração Portuária antes de iniciar suas atividades.

Durante operações de transferência de óleo ou derivados entre Embarcações na Área VTS, é obrigatório:

- Informar o Centro VTS com 6 (seis) horas de antecedência ao início de uma operação na Área VTS;
- Utilizar barreiras de contenção apropriadas;
- Exibir a bandeira "B" do CIS durante o dia;
- Exibir uma luz de mastro vermelha durante a noite; e
- Manter o kit SOPEP pronto para uso no convés durante todo o tempo.

5.3.11 - PROCEDIMENTOS AOS USUÁRIOS DO SERVIÇO VTS:

As informações solicitadas nos procedimentos de rotina seguem o IMO *Standard Ship Reporting System* (IMO SRS), contido na Resolução A.851(20), bem como a NORMAM 602/DHN.

A interação com o Centro VTS do Porto do Açú deverá ser realizada conforme descrito nos seguintes itens:

5.3.11.1 - INFORMAÇÃO DE PRÉ-CHEGADA:

- i. As embarcações com destino aos Terminais do Porto do Açu deverão informar ao Centro VTS do Porto do Açu, com pelo menos seis (6) horas de antecedência, por meio do sistema PMIS, os seguintes dados:
 - Nome, prefixo e bandeira (ALFA);
 - Posição em coordenadas geográficas (CHARLIE);
 - Porto de origem (GOLF);
 - ETA de entrada na área externa do VTS (HOTEL);
 - Terminal de destino (INDIA);
 - Calado Máximo (OSCAR);
 - Carga: Petroleiros e navios com cargas perigosas devem usar o código IMDG (PAPA);
 - Atualização das eventuais avarias ou deficiências de material relevantes para a navegação (QUEBEC);
 - Tipo, dimensões e arqueação bruta (UNIFORM); e
 - Nível de segurança ISPS (X-RAY).
- ii. A embarcação deverá atualizar estas informações no sistema sempre que houver uma alteração de mais de 2 horas no ETA; e
- iii. Sempre que houver alterações nas informações de pré-chegada, o Comandante deverá atualizar e repassar os itens do seu plano de viagem ao Centro VTS do Porto do Açu.

5.3.11.2 - EMBARCAÇÃO ENTRANDO NA ÁREA VTS:

- i. As embarcações entrando na área VTS deverão entrar em contato com o Centro VTS do Porto do Açu passando as seguintes informações e intenções de manobra:
 - Nome da embarcação (ALFA);
 - Horário do evento (BRAVO);
 - Posição (DELTA);
 - Rumo (ECHO);
 - Velocidade (FOXTROT);
 - Calado Máximo (OSCAR); e
- Qualquer outra informação considerada relevante pelo Comandante (X-RAY).

NOTA 1: O Centro VTS Porto do Açu passará para o navegante a programação de atracação, caso o Terminal designado tenha passado essa informação, senão, será informado a área de fundeio adequada para a embarcação aguardar a disponibilidade do Terminal.

5.3.11.3 - EMBARCAÇÃO PASSANDO PELOS PONTOS DE NOTIFICAÇÕES:

- Nome da embarcação (ALFA);
- Posição (DELTA);
- Prático: Apenas para os Pontos de embarque do T1 e T2 (JULIET); e
- Velocidade (FOXTROT).

5.3.11.4 - EMBARCAÇÃO SAINDO DA ÁREA VTS:

- Nome da embarcação (ALFA);
- Horário do evento (BRAVO); e
- Posição (DELTA).

5.3.11.5 - EMBARCAÇÕES APROXIMANDO-SE DO PONTO DE FUNDEIO:

As embarcações que não possuem cais designado para atracação deverão proceder para as áreas de fundeio, conforme orientado pelo Centro VTS e estabelecidas em carta náutica ou Aviso aos Navegantes.

Ao fundear, a embarcação deverá informar os seguintes dados ao Centro VTS do Porto do Açu:

- Nome da embarcação (ALFA);
- Horário do término da manobra de fundeio (BRAVO); e
- Posição em coordenadas geográficas (CHARLIE).

5.3.11.6 – EMBARCAÇÕES SUSPENDENDO DA ÁREA DE FUNDEIO (ENTRADA NO CANAL):

i. Todas as embarcações deixando a área de fundeio, deverão entrar em contato com o AÇU VTS com 15min de antecedência a sua manobra de suspender, reportando as seguintes informações:

- Nome da embarcação (ALFA);
- Horário previsto para o início da manobra de suspender (BRAVO);
- Destino (INDIA);
- Calado Máximo (OSCAR); e
- Informar se há alguma restrição a bordo que possa comprometer a manobra e a segurança da navegação.

ii. Na ocorrência de qualquer avaria que impeça o suspender, o Comandante da embarcação deverá comunicar o fato ao Centro VTS do Porto do Açu e informar a previsão de tempo para realização do reparo.

iii. Cabe ao TUP de destino estabelecer a nova data e hora para o início da manobra de atracação.

5.3.11.7 - EMBARCAÇÕES SUSPENDENDO DAS ÁREAS DE FUNDEIO (SAÍDA DA ÁREA VTS):

i. Todas as embarcações deixando a área de fundeio, deverão entrar em contato com o AÇU VTS com 15min de antecedência a sua manobra de suspender, reportando as seguintes informações:

- Nome da embarcação (ALFA);
- Horário previsto para o início da manobra de suspender (BRAVO); e
- Destino (INDIA).

ii. Na ocorrência de qualquer avaria que impeça o suspender, o Comandante da embarcação deverá comunicar o fato ao Centro VTS do Porto do Açu e informar a previsão de tempo para realização do reparo.

iii. Cabe ao TUP de destino estabelecer a nova data e hora para o início da manobra de atracação.

5.3.11.8 - ATRACAÇÃO:

Quando as embarcações aguardando a programação no Porto do Açu, receberem a informação da prontidão do Terminal e cais disponível, o navegante terá a liberação do Centro VTS Porto do Açu, devendo realizar a consulta da situação atual do tráfego e fornecer os seguintes dados:

- Nome da embarcação (ALFA);
- Horário do término da atracação (BRAVO);
- Posição (DELTA);
- Pilot (JULIET) ou Comandante isento (se houver);
- Calado Máximo (OSCAR); e
- Informar se existe alguma restrição na embarcação que comprometa a manobra e a segurança da navegação.

Durante o período atracado, a embarcação deverá manter o AIS ligado, bem como guarnecido os canais VHF 10 e 16 para comunicação com o Centro VTS Porto do Açu.

5.3.11.9 - MUDANÇA DE BERÇO:

Nas movimentações de embarcações dentro do mesmo Terminal ou Terminais distintos, com ou sem assessoria de Prático, desde que tenha a prontidão do terminal e cais disponível, o Centro VTS Açu deverá ser informado 15 minutos antes do início da manobra para consulta da situação atual do tráfego e autorização para o evento. Na ocasião, deverão ser fornecidos os seguintes dados:

- Nome da embarcação (ALFA);
- Terminal/Cais de destino;

- Horário previsto da desatracação e atracação no novo berço (BRAVO);
- Pilot (JULIET) ou Comandante isento (se houver);
- Calado máximo (OSCAR); e
- Informar se existe alguma restrição na embarcação que comprometa a manobra e a segurança da navegação;

Durante o período atracado, a embarcação deverá manter o AIS ligado, bem como guarnecido os canais VHF 10 e 16 para comunicação com o Centro VTS Porto do Açú.

5.3.11.10 - DESATRACAÇÃO:

O Comandante da embarcação deverá informar ao Centro VTS Porto do Açú 15 minutos antes do início da manobra de desatracação para consulta da situação atual do tráfego e autorização para o evento. Os seguintes dados devem ser informados:

- Nome da embarcação (ALFA);
- Horário do início da manobra de desatracação (BRAVO);
- Destino e ETA (INDIA);
- Calado Máximo (OSCAR);
- Carga: Petroleiros e navios com cargas perigosas devem usar o código IMDG (PAPA);
- Atualização das eventuais avarias ou deficiências de material relevantes para a navegação (QUEBEC); e
- Informar se existe alguma restrição na embarcação que comprometa a manobra.

Durante o período atracado, a embarcação deverá manter o AIS ligado, bem como guarnecido os canais VHF 10 e 16 para comunicação com o Centro VTS Porto do Açú.

5.4 - INFORMAÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO:

O Porto do Açú possui o Plano de Emergência Náutica (PEN) capaz de prover recursos para resposta a situações emergenciais e Procedimentos Operacionais de Resposta (POR) que apresentam as diretrizes específicas das ações de resposta emergencial para os diferentes cenários acidentais.

Quaisquer tipos de acidentes e fatos da navegação – conforme definidos na NORMAM-302/DPC, item 1.6 – ou qualquer tipo de incidente que possa impactar na segurança da navegação e do meio ambiente, devem ser imediatamente informados via VHF CH10 ao Centro VTS Porto do Açú.

Além da comunicação com o VTS o Comandante deverá:

- Informar os dados do(s) navio(s) ou embarcação(ões) envolvido(as) no incidente, sua severidade, localização e as ações imediatas adotadas e as requeridas;

- Desencadear as ações iniciais de resposta a bordo, conforme os procedimentos previstos no Plano de Emergência/Segurança do navio ou embarcação.

Detalhes completos da ocorrência devem ser fornecidos. Caso apropriado, deve-se enviar os relatórios de Cargas Perigosas, Substâncias Nocivas ou Poluição Hídrica para o endereço eletrônico: acu.vts@portodoacu.com.br

Conforme o PEN e POR Porto do Açu, abaixo apresentamos os cenários acidentais identificados e passíveis de ocorrer durante a realização de operações com embarcações, tanto em trânsito, como quando atracada ou em manobras no Porto do Açu:

- Abalroamento entre embarcações em trânsito;
- Adernamento de embarcação fundeada ou atracada;
- Encalhe de embarcação em trânsito ou em manobra;
- Deriva de embarcação / Governo de emergência;
- Naufrágio de embarcação;
- Colisão de embarcação com o cais na atracação ou desatracação;
- Evacuação de embarcação;
- Explosão / incêndio a bordo de embarcação fundeada (áreas de fundeio interna ou externa);
- Acidentado a bordo;
- Queda de carga ou de equipamento de embarcação em trânsito;
- Queda de equipamento do Terminal sobre embarcação;
- Vazamento de óleo / combustível da embarcação; e
- Descarte acidental de resíduos oleosos / águas cinzas / águas negras no Canal.

Em condições ambientais adversas, como má visibilidade, correntadas e ventania, as embarcações participantes também devem:

- Comunicar restrições à movimentação ou impossibilidade de se movimentar; e
- Solicitar extensão de domínio ou maior separação entre embarcações, quando aplicável.

5.5 - PRATICAGEM:

A Praticagem dentro dos limites do porto (zona interna) se dá em conformidade com o preconizado nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-311/DPC) e, no que couber, com as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (NPCP-CPM).

Dentre as competências do Prático citadas na referida NORMAM, a Administração Portuária destaca:

- “Assessorar o Comandante da embarcação na condução da faina de praticagem, atendendo, com presteza e de forma eficiente, as exigências do Serviço de Praticagem”; e
- “Estabelecer as comunicações que se fizerem necessárias com o VTS e outras embarcações em trânsito na ZP, de modo a garantir a segurança do tráfego aquaviário”.

Todas as embarcações destinadas ao Porto do Açú com o auxílio do Serviço de Praticagem deverão embarcar/desembarcar o Prático no ponto de embarque estabelecido pela Autoridade Marítima. Caso haja comprometimento da segurança no embarque/desembarque do Prático, o Comandante deverá informar ao Centro VTS do Porto do Açú, com anuência do Serviço de Praticagem, a sua necessidade específica de não atender a essa regra.

5.6 - REBOCADORES:

O uso de rebocadores é compulsório para todas as embarcações que demandam os Terminas T1 e T2 e, de acordo com o Regulamento Portuário, cabe aos TUP coordenar com as empresas de rebocadores as necessidades de apoio para as fainas de atracação e desatracação.

5.7 - CANAL DE COMUNICAÇÃO (FALE CONOSCO)

A empresa estimula o recebimento de informações, as quais serão analisadas e permitirão um constante aperfeiçoamento dos serviços prestados pelo Centro VTS Porto do Açú, por meio do link <https://canalconfidencial.com.br/falecomoportodoacu/>, inclusive com a possibilidade de anonimato e de se anexar arquivos.

As informações registradas no FALE CONOSCO possuem sigilo e tratamento adequados para cada situação, possuindo, inclusive, o lançamento anônimo dos dados. Link: <https://canalconfidencial.com.br/falecomoportodoacu/>.

A Porto do Açú Operações SA estimula o preenchimento do supracitado formulário a qualquer tempo, como uma importante medida de aperfeiçoamento dos serviços e demandas da empresa.

6. - ANEXOS:

Não se aplica.

Tabela de Revisão		
Versão	Item	Descrição das alterações
01	-	Criação do Procedimento. Documento criado em substituição ao PO.PA.OPM.017.
02	-	Revisão geral do procedimento
03	-	Revisão geral do procedimento
04	-	Revisão geral do procedimento
05	-	Adequação à nova resolução da IMO 2021
06	-	Atualização de procedimentos
07	3	PEN: GED número de referência
	5.1.1	NORMAM atualização de numeração
	5.1.6	FUNDEADOURO N° 05 (LNG) atualização de coordenadas
	5.2.5	Ultrapassagem e Cruzamento no Canal de Acesso.
	5.3.4	Manobras em DP na área do Molhe Sul
	5.3.5	Manobras STS (Ship to Ship) - contrabordo
	5.3.6.1	Manobras de comboio
	5.3.11.6	Embarcações suspendendo do fundeadouro (MANOBRA DE ENTRADA)
	5.3.11.7	Embarcações suspendendo do fundeadouro (MANOBRA DE SAÍDA)
Responsável		Aprovação
VTSO e Gerente VTS		Gerente VTS