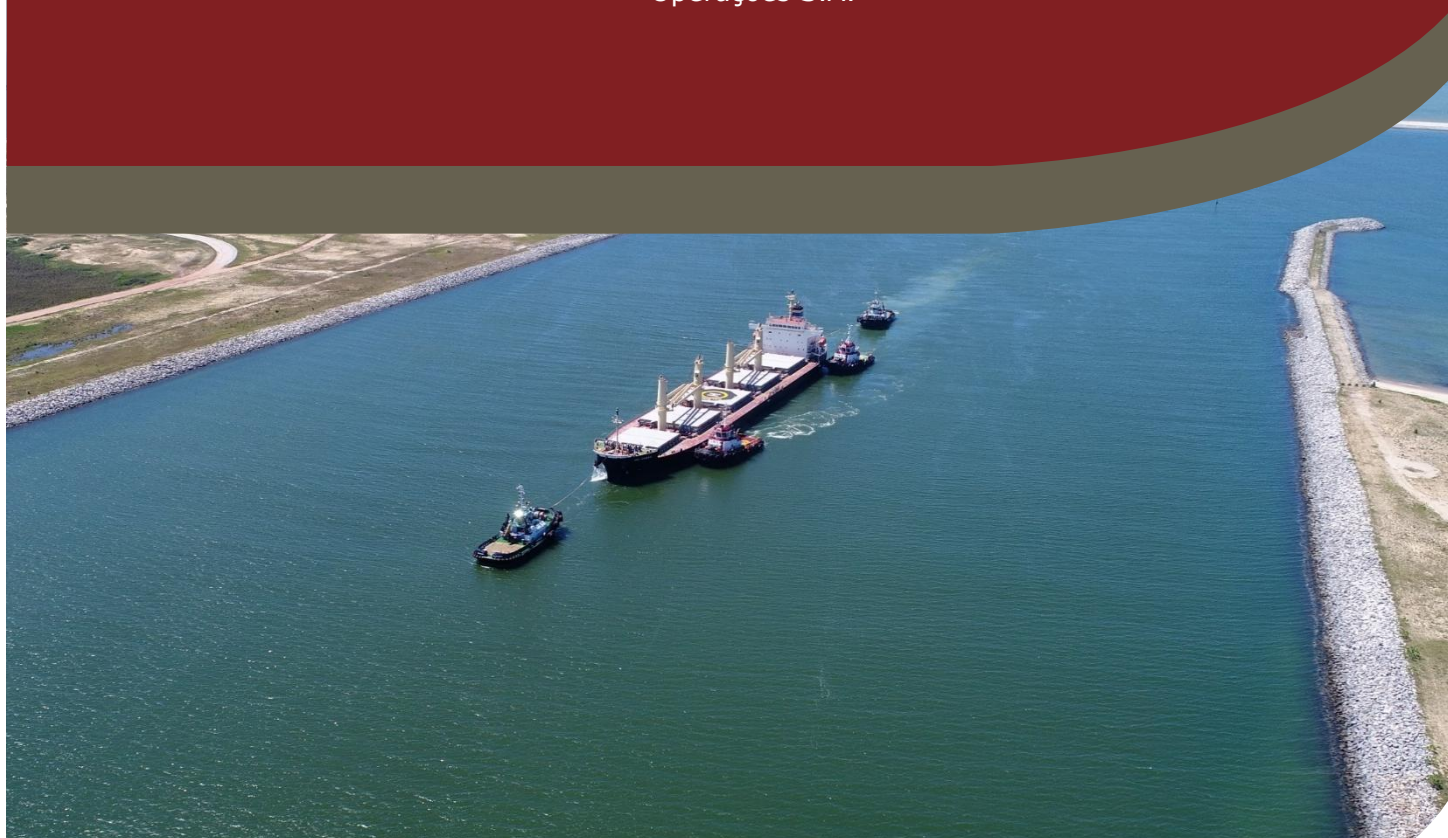


Parâmetros Operacionais do Porto do Açu

Este documento é de propriedade intelectual da Porto do Açu
Operações S.A.



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);

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.

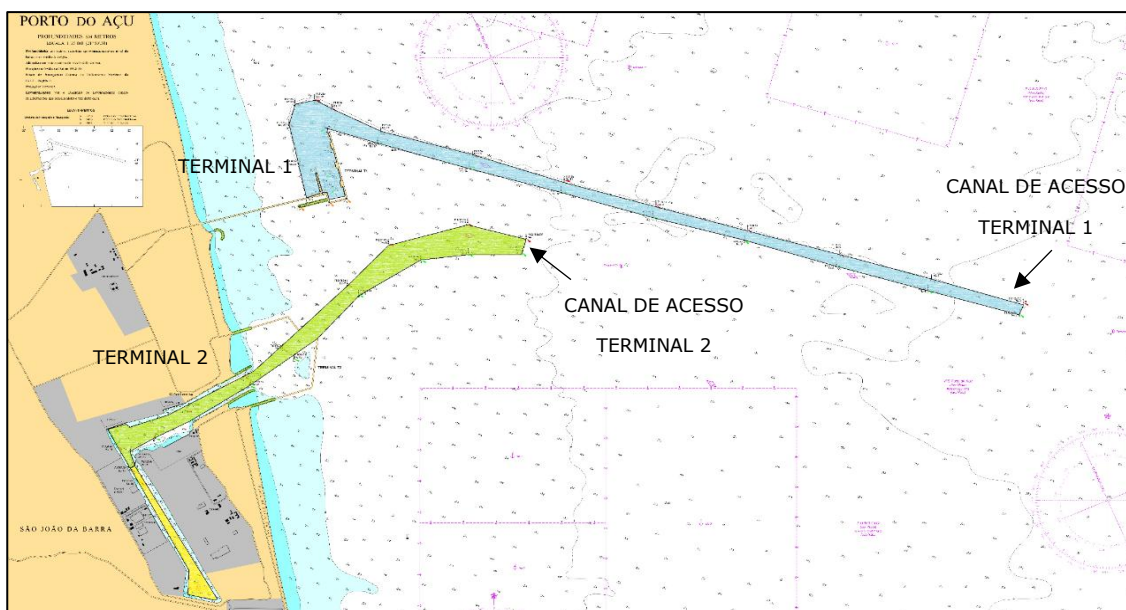
Todas as manobras que excedam os parâmetros e requisitos autorizados se enquadram automaticamente na classificação de "manobra especial", que demanda procedimento de solicitação e aprovação específicos junto ao administrador do respectivo TUP, Praticagem e Autoridade Marítima, sob responsabilidade do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

2. TERMINAIS DO PORTO DO AÇU:

TERMINAL 1 (OFF-SHORE)	
1	T-ORE TERMINAL DE MINÉRIO
2	T-OIL TERMINAL DE PETRÓLEO

TERMINAL 2 (ON-SHORE)	
1	GNA TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO DE GNL
2	MOLHE SUL TERMINAL DEDICADO PARA ATRACAÇÃO DE EMBARCAÇÕES
3	GO TRATCH SOLUÇÕES AMBIENTAIS AVANÇADAS
4	TLA TERMINAL DE LÍQUIDOS DO AÇU
5	DOMÉ SOLUÇÕES INTEGRADAS PARA O MERCADO DE ENERGIA
6	ALISEO SOLUÇÕES EM LOGÍSTICAS
7	T-MULT TERMINAL MULTI-CARGAS
8	B-PORT BASE DE APOIO OFF-SHORE
9	INTERMOOR SERVIÇOS DE ANCORAGEM PARA PLATAFORMAS E FPSO'S
10	NOV PRODUÇÃO DE TUBOS FLEXÍVEIS
11	TECHNIP FMC PRODUÇÃO DE TUBOS FLEXÍVEIS

3. VISÃO GERAL



4. CARTA NÁUTICA DO PORTO DO AÇU:



1406 Proximidades do Porto do Açu

1405 Porto do Açu

5. TERMINAL 1

O canal de acesso do Terminal 1 do Porto do Açu é do tipo monovia, permitindo a entrada ou saída de apenas um navio por vez. Possui 10 milhas náuticas de comprimento (cerca de 18.520 metros), 280 metros de largura, 24,50 metros de profundidade mínima na maré zero e aponta para a direção SE<>NW ($105^\circ <> 285^\circ \Rightarrow$ graus verdadeiros).

Bacia de evolução com diâmetro de 800m e profundidade mínima de 25,00m, a bacia de evolução do Terminal 1 permite o giro seguro dos navios de entrada/saída.

O Terminal 1 é composto pelos Terminais de Minério (T-ORE) e Petróleo (T-OIL).

5.1. T-ORE | TERMINAL DE MINÉRIO

NAVIO TIPO – Berço Leste e Oeste		
✓ LOA:	300,0 m	
✓ BOCA:	50,2 m	
✓ CALADO:	18,5 m	
✓ DWT:	236.158	

REBOCADORES		
✓ Manobra diurna e noturna;	4 (2 de 80T BP + 2 de 70T BP)	
✓ Manobra Especial diurna;	5 (2 de 80T BP + 3 de 70T BP)	

PRATICAGEM		
✓ Manobra diurna;	1 Prático	
✓ Manobra especial;		
✓ Manobra noturna Navio em Lastro;		
✓ Manobra noturna Navio carregado;	2 Práticos	

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobra diurna (E/S) Navio em lastro ou carregado com calado até 18,50 m; ✓ Manobra noturna Navio em lastro; ✓ Manobra especial Limitado a 25 nós de vento, 1,3 nó de corrente e 2 m de onda;	Vento	20 nós
	Corrente	1 nó
	Onda	1,6 m
✓ Manobra noturna Navio carregado	Vento	15 nós
	Corrente	0,7 nó
	Onda	1,0 m

OUTRAS INFORMAÇÕES	
✓ Entrada no canal de acesso:	- Permitida a passagem de navios com calado de até 11,0 m entre as boias 21 e 25.

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS	
✓	Ofício 095 / AgSJBarra – 24JUN25

5.2. T-OIL | TERMINAL DE PETRÓLEO

NAVIO TIPO – Berço Norte e Central		
✓ LOA:	340,0 m	
✓ BOCA:	61,0 m	
✓ CALADO:	21,0 m	Sem utilização de maré
✓ CALADO:	21,7 m	Uso de maré min de 0,7 m
✓ CALADO:	16,0 m	VLCC parcialmente carregado
NAVIO TIPO – Berço Sul		
✓ LOA:	300,0 m	
✓ BOCA:	50,0 m	
✓ CALADO:	17,2 m	

REBOCADORES	
✓ Manobra diurna e noturna Suezmax em lastro;	4 (2 de 80T BP + 2 de 70T BP)
✓ Manobra diurna e noturna Suezmax carregado e VLCC;	5 (2 de 80T BP + 3 de 70T BP)
✓ Manobra Especial diurna VLCC entrando em lastro ou saída carregado Berços Norte e Central	5 (2 de 90T BP + 3 de 70T BP)

PRATICAGEM	
✓ Manobra diurna (E) VLCC em lastro até 12,0 m de calado;	1 Prático
✓ Manobra diurna e noturna Suexmax em Lastro;	
✓ Manobra diurna e noturna Suezmax carregado, VLCC carregado ou parcialmente carregado;	2 Práticos
✓ Manobra especial;	

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobra diurna (E/S) Suezmax em lastro ou carregado até 17,2 m Direto do cais ou contrabordo;	Vento	20 nós
	Corrente	1 nó
	Onda	1,6 m
✓ Manobra especial Limitado a 25 nós de vento, 1,3 nó de corrente e 2 m de onda;	Vento	20 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m
✓ VLCC Entrada em lastro e saída carregado;	Vento	15 nós
	Corrente	0,5 nó
	Onda	1,3 m

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobra noturna Suezmax desatracação em lastro a contrabordo;	Vento	15 nós
	Corrente	1 nó
	Onda	1,5 m
✓ Manobra noturna Suezmax atracação e desatracação em lastro direta do cais	Vento	20 nós
	Corrente	1 nó
	Onda	1,5 m
✓ Manobra noturna Suezmax desatracação carregado direta do cais	Vento	15 nós
	Corrente	0,7 nó
	Onda	1 m

OUTRAS INFORMAÇÕES	
✓ Entrada no canal de acesso para navios Suezmax:	- Permitida a passagem com calado de até 11,0 m entre as boias 21 e 25.
✓ Entrada no canal de acesso para navios VLCC:	- Permitida a passagem em lastro, entrando antes da boia 17.

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS
✓ Ofício 124 / AgSJBarra – 25OUT18; ✓ Ofício 174 / AgSJBarra – 12DEZ19; ✓ Ofício 49 / AgSJBarra – 30MAR20; ✓ Ofício 131 e 132 / AgSJBarra – 19AGO20; ✓ Ofício 78 / AgSJBarra – 06JUL21; ✓ Ofício 35 / AgSJBarra – 21FEV22; ✓ Ofício 19 / AgSJBarra – 04FEV22; ✓ Ofício 193 / AgSJBarra – 07NOV22;

6. TERMINAL 2

Terminal On-Shore instalado no entorno do canal interno, aproximadamente 13 km de cais. O canal de acesso está localizado a leste dos molhes norte e sul do T2, e se estende por aproximadamente 2,5 MN (cerca de 4.630 metros), apresentando pelo menos 300,0 m de largura e 14,5 metros de profundidade no nível de redução da carta náutica, alinhado na direção Sudoeste - Nordeste (240° - 060° verdadeiros).

O canal interno tem formato de "L", desde a entrada dos molhes até o fundeadouro interno nº 11. O canal interno tem aproximadamente 2.663 metros de comprimento na direção leste <> oeste, sua porção mais estreita 270,0 metros de largura e sua menor profundidade igual a 14,50m. Após essa bacia de evolução, adjacente ao Terminal TMULT, o canal segue na direção norte <> sul com comprimento aproximado de 3.721 metros, 120,0 metros de largura em seu trecho mais estreito e profundidade mínima de 10,0 metros, até o seu final, no fundeadouro nº 11.

O Canal Interno do T2 conta com duas (2) áreas para manobra de embarcações:

- A primeira bacia de evolução está localizada dentro da área abrigada formada pelos molhes norte e sul, limitados ao norte e ao sul por estes, a leste pela entrada do Canal Interno e a oeste pela sua continuidade em direção aos TUP do T2. Esta área possui 700,0 metros de diâmetro, com profundidade de 14,5 metros.
- A segunda bacia de evolução está localizada adjacente ao Terminal TMULT, a sul deste. Esta área conta com diâmetro de 500,0 metros e profundidade de 14,50 metros.

O Terminal 2 é composto com vários TUP dedicados à movimentação de cargas diversas, tais como carga geral; carga de projeto; granéis líquidos e sólidos; e equipamentos e suprimentos diversos para apoio à indústria de óleo e gás, dentre outros.

6.1. GNA | TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO DE GNL

NAVIO TIPO – Metaneiro		
✓ LOA:	300,0 m	
✓ BOCA:	52,0 m	
✓ CALADO:	11,70 m	

REBOCADORES	
✓ Manobras Regulares apenas nos períodos diurnos	4 (2 DE 80T BP + 2 70T BP)

PRATICAGEM	
✓ Manobras Praticadas apenas nos períodos diurnos	2 Práticos

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobras Regulares apenas nos períodos diurnos	Vento	18 nós
	Corrente	0,8 nós
	Onda	1,8 m

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS	
✓ Ofício 45 / AgSJBarra – 30MAR20	
✓ Carta 23 / Praticagem – 11MAR20	
✓ Ofício 76 / AgSJBarra – 10MAI22	

6.2. MOLHE SUL | TERMINAL DEDICADO PARA ATRACAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

NAVIO TIPO – Apoio Marítimo e Outras Embarcações		
✓ LOA:	230,0 m	
✓ BOCA:	34,0 m	
✓ CALADO:	9,07 m	Sem utilização de maré
✓ CALADO:	9,67 m	Uso de maré min de 0,6 m

REBOCADORES	
✓ Manobras Regulares Outras embarcações	4 (3 DE 60T BP + 1 70T BP)
✓ Não aplicável às embarcações de apoio marítimo, sem restrições de manobrabilidade.	

PRATICAGEM	
✓ Manobras Praticadas Regulares Outras embarcações	2 Prático
✓ Aplicável as embarcações, conforme NORMAM 311.	

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobras Regulares	Vento	20 nós
	Rajada	25 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m

OUTRAS INFORMAÇÕES	
✓ Horário de manobra	- Apenas embarcações de APOIO MARÍTIMO podem manobrar noturno

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS	
✓ Ofício 230 / AgSJBarra – 24AGO17	
✓ Ofício 111 / AgSJBarra – 10OUT18	

6.3. GO TRATCH | SOLUÇÕES AMBIENTAIS AVANÇADAS

NAVIO TIPO – Berço 1 – Apoio Marítimo		
✓ LOA:	91,1 m	
✓ BOCA:	25,0 m	
✓ CALADO:	7,5 m	

REBOCADORES
✓ Não aplicável às embarcações de apoio marítimo, sem restrições de manobrabilidade.

PRATICAGEM	
Manobras Praticadas Regulares	1 Prático
✓ Aplicável as embarcações, conforme NORMAM 311.	

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobras Regulares	Vento	20 nós
	Rajada	25 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m

OUTRAS INFORMAÇÕES	
✓ Manobras de atracação e desatracação no Berço 1	- Não deverá haver embarcações atracadas a mediterrâneo na posição DOME-MED1 do Terminal DOME, podendo, porém, haver embarcações atracadas na posição DOME-CAIS daquele Terminal, observando uma distância mínima de 20 metros em relação ao limite leste do cais;
✓ Bordo de atracação	- As atracções deverão ser realizadas exclusivamente por boreste (BE), com giro na entrada, quando necessário;

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS
✓ Ofício 018 / AgSJBarra – 30JAN26

6.4. TLA | TERMINAL DE LÍQUIDOS DO AÇU

NAVIO TIPO – Berço 1 – Tanque		
✓ LOA:	185,0 m	
✓ BOCA:	33,0 m	
✓ CALADO:	11,90 m	
NAVIO TIPO – Berço 1 – Manobra Especial (Período Diurno)		
✓ LOA:	196,0 m	Maior que 185,0 m até 196,0 m
✓ BOCA:	36,0 m	
✓ CALADO:	11,55 m	
NAVIO TIPO – Berço 2 – Apoio Marítimo		
✓ LOA:	95,0 m	
✓ BOCA:	20,0 m	
✓ CALADO:	9,0 m	

REBOCADORES	
✓ Manobras Regulares	2 (DE 55T BP)
✓ Manobras Especiais período diurno	4 (DE 45T BP)
✓ Não aplicável às embarcações de apoio marítimo, sem restrições de manobrabilidade.	

PRATICAGEM	
✓ Manobras Praticadas Regulares e Especiais	1 Prático
✓ Aplicável as embarcações, conforme NORMAM 311.	

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobras Regulares e Especiais	Vento	20 nós
	Rajada	25 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m

OUTRAS INFORMAÇÕES	
✓ Horário de manobra	- Sem restrição de horários para manobras de embarcações de apoio marítimo
✓ Navios Tanques em manobra noturna	- Somente desatracação com embarcações atracadas por Bombordo
✓ Manobra especial berço 1	- Somente com o berço 2 vazio e período diurno
✓ Atracação e desatracação do Berço 1	- Com o Berço 2 ocupado (exceto manobra especial) desde que não haja embarcações a contra bordo atracadas no Berço 2.

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS

- ✓ Ofício 256 / AgSJBarra – 06DEZ17
- ✓ Ofício 162 / AgSJBarra – 12NOV19
- ✓ Ofício 1105 / CPRJ – 09AGO19
- ✓ Ofício 211 / AgSJBarra – 23DEZ20
- ✓ Ofício 190 / AgSJBarra – 18NOV20
- ✓ Ofício 123 / AgSJBarra – 10JUN24

6.5. DOME | SOLUÇÕES INTEGRADAS PARA O MERCADO DE ENERGIA

NAVIO TIPO – DOME CAIS – Apoio Marítimo (PLSV / PSV)

✓ LOA:	207,0 m
✓ BOCA:	33,0 m
✓ CALADO:	8,5 m
✓ DWT:	43.512

NAVIO TIPO – DOME CAIS – Carga Geral

✓ LOA:	162,0 m
✓ BOCA:	28,0 m
✓ CALADO:	8,5 m

NAVIO TIPO – DOME SPBD – Apoio Marítimo (PLSV / PSV)

✓ LOA:	207,0 m
✓ BOCA:	33,43 m
✓ CALADO:	10,0 m

NAVIO TIPO – DOME MED 1 – Apoio Marítimo (OSV)

✓ LOA:	95,0 m
✓ BOCA:	24,05 m
✓ CALADO:	8,5 m

REBOCADORES

- ✓ Manobras Regulares | Carga Geral | 2 (45T BP cada)
- ✓ Não aplicável às embarcações de apoio marítimo, sem restrições de manobrabilidade.

PRATICAGEM

- ✓ Manobras Praticadas Regulares e Especiais | 1 Prático
- ✓ Aplicável as embarcações, conforme NORMAM 311.

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS

✓ Manobras Regulares	Vento	20 nós
	Rajada	25 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m

OUTRAS INFORMAÇÕES

✓ Manobras com Carga Geral	- As manobras estão restritas, em período noturno, a atracções por BB e desatracações por BE. - Com a posição DOME-MED1 ocupada e/ou em período noturno, estão vedadas manobras que necessitem de giro, devendo as atracções serem realizadas, exclusivamente, por BB e as desatracações por BE; e - Em manobras que necessitem de giro, são obrigatoriamente realizadas em período diurno (atracções por BE e desatracações por BB).																													
✓ Embarcações na posição DOME-MED1	- Na proa, serão utilizados os ferros orgânicos das embarcações. - Sistema de propulsão sempre pronto a operar, não sendo autorizada a permanência em posicionamento dinâmico (DP) enquanto a unidade estiver atracada; - Passadiço permanentemente guarnecido, mantendo o monitoramento contínuo das condições de vento e posição da embarcação;																													
✓ Compartilhamento do Cais	- Compartilhamento do cais por 2 ou mais navios é possível, de acordo com as condições de ocupação do Terminal e as condicionantes detalhadas a seguir: <table><tr><th>Condição</th><th>Ocupação</th><th>Cabeços</th><th>LOA Máximo</th><th>Distância mínima entre navios</th></tr><tr><td rowspan="2">1</td><td rowspan="2">- DOME-MED1 ocupado - Sem PLSV na DOME-SPBD</td><td rowspan="2">4 a 18</td><td>200 m</td><td>20 m</td></tr><tr><td>207 m</td><td>25 m</td></tr><tr><td>2</td><td>- DOME-MED1 ocupado - Com PLSV na DOME-SPBD</td><td>4 a 11</td><td>128 m</td><td>15 m</td></tr><tr><td>3</td><td>- DOME-MED1 vazio - Com PLSV na DOME-SPBD</td><td>1 a 11</td><td>200 m</td><td>20 m</td></tr><tr><td rowspan="2">4</td><td rowspan="2">- DOME-MED1 vazio - Sem PLSV na DOME-SPBD</td><td rowspan="2">1 a 18</td><td>200 m</td><td>20 m</td></tr><tr><td>207 m</td><td>25 m</td></tr></table> Independente da condição de ocupação, deverá ser observada uma distância mínima de 20 metros em relação ao limite leste do cais e de 15 metros em relação ao limite oeste.	Condição	Ocupação	Cabeços	LOA Máximo	Distância mínima entre navios	1	- DOME-MED1 ocupado - Sem PLSV na DOME-SPBD	4 a 18	200 m	20 m	207 m	25 m	2	- DOME-MED1 ocupado - Com PLSV na DOME-SPBD	4 a 11	128 m	15 m	3	- DOME-MED1 vazio - Com PLSV na DOME-SPBD	1 a 11	200 m	20 m	4	- DOME-MED1 vazio - Sem PLSV na DOME-SPBD	1 a 18	200 m	20 m	207 m	25 m
Condição	Ocupação	Cabeços	LOA Máximo	Distância mínima entre navios																										
1	- DOME-MED1 ocupado - Sem PLSV na DOME-SPBD	4 a 18	200 m	20 m																										
			207 m	25 m																										
2	- DOME-MED1 ocupado - Com PLSV na DOME-SPBD	4 a 11	128 m	15 m																										
3	- DOME-MED1 vazio - Com PLSV na DOME-SPBD	1 a 11	200 m	20 m																										
4	- DOME-MED1 vazio - Sem PLSV na DOME-SPBD	1 a 18	200 m	20 m																										
			207 m	25 m																										

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS
✓ Ofício 23 / AgSJBarra – 11FEV25
✓ Ofício 102 / AgSJBarra – 03JUL25

6.6. ALISEO | SOLUÇÕES EM LOGÍSTICAS

NAVIO TIPO – Berços B1 e B2 – Apoio Marítimo (PLSV e PSV)		
✓ LOA:	158,0 m	
✓ BOCA:	32,0 m	
✓ CALADO:	8,5 m	
✓ DWT:	13.700	
NAVIO TIPO – Berço 5 – Apoio Marítimo (OSV e Balsa)		
✓ LOA:	105,0 m	
✓ BOCA:	30,0 m	
✓ CALADO:	4,3 m	
✓ DWT:	5.000	
NAVIO TIPO – Berço 6 – Apoio Marítimo (PLSV e PSV)		
✓ LOA:	158,0 m	
✓ BOCA:	32,0 m	
✓ CALADO:	8,5 m	
✓ DWT:	13.700	
NAVIO TIPO – Berço 6 – Balsa		
✓ LOA:	105,0 m	
✓ BOCA:	30,0 m	
✓ CALADO:	4,3 m	
✓ DWT:	5.000	

REBOCADORES		
✓ Berços 1, 2 (PLSV) e 6 (PSV)		1 (45T BP)
✓ Berço 5 e 6 Balsa Entrada		3 (40T BP cada)
✓ Berço 5 e 6 Balsa Saída		2 (40T BP cada)
✓ Em alguns berços não é aplicável às embarcações de apoio marítimo (PSV), sem restrições de manobrabilidade.		

PRATICAGEM		
✓ Manobras Praticadas Regulares e Especiais		1 Prático
✓ Aplicável as embarcações, conforme NORMAM 311.		

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobras Diurnas e Noturnas Berços 1 e 2	Vento	15 nós
	Rajada	20 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m
✓ Manobras Diurnas e Noturnas Berços 5 e 6	Vento	15 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m

OUTRAS INFORMAÇÕES																																																																																									
✓ Balsa de Menor Porte do Navio Tipo	- Está apta a atracar em períodos diurnos e noturnos, sendo a aplicação de rebocadores nas manobras uma atribuição dos comandantes das embarcações do comboio, seja na entrada ou saída do Terminal 2.																																																																																								
✓ Manobras de embarcações do tipo PSV	- Desde que não ultrapassem os limites operacionais estabelecidos para o Terminal.																																																																																								
✓ Distância da Balsa para atracação no B2 (PLSV)	- 64 m para vento > 12 nós e 50 m para vento <= 12nós.																																																																																								
✓ Compartilhamento do cais	- O compartilhamento do cais por 2 ou mais navios é possível, de acordo com as condições de ocupação do Terminal e as condicionantes detalhadas a seguir. - Com o Berço 2 ocupado: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nº de Navios</th><th>LOA Máx. (m)</th><th>Limite oeste</th><th>Distância do limite leste (m) (*)</th><th>Distância entre navios (m)</th><th>Somatório de LOA (m)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">2</td><td>< 100 m</td><td rowspan="9">Cabeço nº 2</td><td rowspan="9">64</td><td>10</td><td>200</td></tr> <tr> <td>150</td><td>15</td><td>265</td></tr> <tr> <td>158</td><td>20</td><td>260</td></tr> <tr> <td rowspan="3">3</td><td>< 100 m</td><td>10</td><td>265</td></tr> <tr> <td>150</td><td>15</td><td>250</td></tr> <tr> <td>158</td><td>20</td><td>240</td></tr> <tr> <td rowspan="3">4</td><td>< 100 m</td><td>10</td><td>255</td></tr> <tr> <td>150</td><td>15</td><td>235</td></tr> <tr> <td>158</td><td>20</td><td>220</td></tr> </tbody> </table> - Com o Berço 2 desocupado: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nº de Navios</th><th>LOA Máx. (m)</th><th>Limite oeste</th><th>Distância do limite leste (m) (*)</th><th>Distância entre navios (m)</th><th>Somatório de LOA (m)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">2</td><td>< 100 m</td><td rowspan="9">Cabeço nº 2</td><td>15</td><td>10</td><td>200</td></tr> <tr> <td>150</td><td>20</td><td>15</td><td>300</td></tr> <tr> <td>158</td><td>25</td><td>20</td><td>299</td></tr> <tr> <td rowspan="3">3</td><td>< 100 m</td><td>15</td><td>10</td><td>300</td></tr> <tr> <td>150</td><td>20</td><td>15</td><td>294</td></tr> <tr> <td>158</td><td>25</td><td>20</td><td>279</td></tr> <tr> <td rowspan="3">4</td><td>< 100 m</td><td>15</td><td>10</td><td>304</td></tr> <tr> <td>150</td><td>20</td><td>15</td><td>279</td></tr> <tr> <td>158</td><td>25</td><td>20</td><td>259</td></tr> </tbody> </table>					Nº de Navios	LOA Máx. (m)	Limite oeste	Distância do limite leste (m) (*)	Distância entre navios (m)	Somatório de LOA (m)	2	< 100 m	Cabeço nº 2	64	10	200	150	15	265	158	20	260	3	< 100 m	10	265	150	15	250	158	20	240	4	< 100 m	10	255	150	15	235	158	20	220	Nº de Navios	LOA Máx. (m)	Limite oeste	Distância do limite leste (m) (*)	Distância entre navios (m)	Somatório de LOA (m)	2	< 100 m	Cabeço nº 2	15	10	200	150	20	15	300	158	25	20	299	3	< 100 m	15	10	300	150	20	15	294	158	25	20	279	4	< 100 m	15	10	304	150	20	15	279	158	25	20	259
Nº de Navios	LOA Máx. (m)	Limite oeste	Distância do limite leste (m) (*)	Distância entre navios (m)	Somatório de LOA (m)																																																																																				
2	< 100 m	Cabeço nº 2	64	10	200																																																																																				
	150			15	265																																																																																				
	158			20	260																																																																																				
3	< 100 m			10	265																																																																																				
	150			15	250																																																																																				
	158			20	240																																																																																				
4	< 100 m			10	255																																																																																				
	150			15	235																																																																																				
	158			20	220																																																																																				
Nº de Navios	LOA Máx. (m)	Limite oeste	Distância do limite leste (m) (*)	Distância entre navios (m)	Somatório de LOA (m)																																																																																				
2	< 100 m	Cabeço nº 2	15	10	200																																																																																				
	150		20	15	300																																																																																				
	158		25	20	299																																																																																				
3	< 100 m		15	10	300																																																																																				
	150		20	15	294																																																																																				
	158		25	20	279																																																																																				
4	< 100 m		15	10	304																																																																																				
	150		20	15	279																																																																																				
	158		25	20	259																																																																																				

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS
✓ Ofício 172 / AgSJBarra - 28SET23
✓ Ofício 176 / AgSJBarra - 03OUT23
✓ Ofício 221 / AgSJBarra - 15DEZ23

6.7. T-MULT | TERMINAL MULTI-CARGAS

NAVIO TIPO – Graneleiro / Carga Geral / Apoio Marítimo		
✓ LOA:	250,0 m	
✓ BOCA:	40,0 m	
✓ CALADO:	12,5 m	Sem utilização de maré
✓ CALADO:	13,1 m	Uso de maré na razão de 1:1
✓ DWT:	106.144	
NAVIO TIPO – Manobra Especial (FSRU)		
✓ LOA:	295,0	
✓ BOCA:	46,5 m	
✓ CALADO:	11,0 m	

REBOCADORES		
✓ Manobras regulares calado < 10 m	2 (45T BP cada)	
✓ Manobras regulares calado ≥ 10 m	3 (45T BP cada)	
✓ Manobra Especial com FRSU (período diurno)	5 (2 de 80T BP + 3 de 70T BP)	
✓ Não aplicável às embarcações de apoio marítimo, sem restrições de manobrabilidade.		

PRATICAGEM		
✓ Manobras Praticadas Regulares noturnas e diurnas	1 Prático	
✓ Manobras Especiais com FRSU (período diurno)	2 Práticos	
✓ Aplicável as embarcações, conforme NORMAM 311.		

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobras Regulares noturnas e diurnas (exceto navios em manobras noturnas de entrada)	Vento	20 nós
	Rajada	25 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m
✓ Manobras Regulares de entrada noturnas de navios	Vento	15 nós
	Rajada	20 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,3 m
✓ Manobras Especiais com FRSU (período diurno)	Vento	10 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,8 m

OUTRAS INFORMAÇÕES					
✓ Compartilhamento do Cais:	- O compartilhamento do cais por 2 ou mais navios é possível, de acordo com as condições de ocupação do Terminal e as condicionantes detalhadas a seguir:				
	Quando da eventual existência de FSRU atracada, não é permitido o compartilhamento do cais.				
✓ Manobras Especiais com FRSU:	- O tráfego de embarcações no trecho Leste-Oeste do canal de acesso ao T2, deverá ser interrompido durante a manobra;				
	- O cais do T-MULT deverá estar livre de qualquer embarcação ou outra interferência;				

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS
✓ Ofício 181 / AgSJBarra – 13NOV25

6.8. B-PORT | BASE DE APOIO OFF-SHORE

NAVIO TIPO – Cais Reto Sul – Apoio Marítimo		
✓ LOA:	183,0 m	
✓ BOCA:	31,20 m	
✓ CALADO:	8,8 m	
NAVIO TIPO – Cais Reto Sul – Petroleiro Classe 35		
✓ LOA:	171,20 m	
✓ BOCA:	27,43 m	
✓ CALADO:	8,2 m	
✓ DWT:	24.852	
NAVIO TIPO – Cais Reto Sul – Petroleiro Classe Robert Maersk		
✓ LOA:	171,00 m	
✓ BOCA:	27,43 m	
✓ CALADO:	8,2 m	
NAVIO TIPO – Dársenas – Apoio Marítimo		
✓ LOA:	100,00 m	
✓ BOCA:	20,0 m	
✓ CALADO:	6,3 m	Dársenas 1, 2, 3 e 4
✓ CALADO:	7,2 m	Dársena 5
✓ CALADO:	7,6 m	Dársenas 6, 7, 8 e 9

NAVIO TIPO – Cais Reto Norte – Apoio Marítimo		
✓ LOA:	183,00 m	
✓ BOCA:	30,0 m	
✓ CALADO:	8,4 m	
NAVIO TIPO – Dique Sul – Apoio Marítimo		
✓ LOA:	123,00 m	
✓ BOCA:	24,0 m	
✓ CALADO:	8,4 m	
NAVIO TIPO – Dique Norte (Operação DIQUE ATLAS) – Apoio Marítimo		
✓ LOA:	123,00 m	
✓ BOCA:	26,7 m	
✓ CALADO (Dique ATLAS)	10,6 m	Na maré zero, até 12,10 m, com a utilização de maré na razão de 1:1
✓ CALADO (OSV):	6,0 m	Na maré zero, até 7,50 m, com a utilização de maré na razão de 1:1

REBOCADORES		
✓ Petroleiro Classe 35 Cais 1		2 (45T BP cada)
✓ Petroleiro Classe Robert Maersk Atracação Cais 1		3 (45T BP cada)
✓ Petroleiro Classe Robert Maersk Desatracação Cais 1		2 (45T BP cada)
✓ Não aplicável às embarcações de apoio marítimo, sem restrições de manobrabilidade.		

PRATICAGEM	
✓ Manobras Praticadas Regulares	1 Prático
✓ Aplicável as embarcações, conforme NORMAM 311.	

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobras Regulares	Vento	20 nós
	Rajada	25 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m

OUTRAS INFORMAÇÕES	
✓ Manobras com Navio Tanque Cais Reto Sul	- Manobras de atracação de navio tanque sempre diurnas e por BE; - Manobras de desatracação de navio tanque, diurnas e noturnas;

OUTRAS INFORMAÇÕES	
✓ Compartilhamento do Cais Reto Norte	- 2 embarcações atracadas: LOA combinado de 235,0 m; - 3 embarcações atracadas: LOA combinado de 220,0 m;
✓ Manobras de docagem e desdocagem Dique Norte (ATLAS)	- O tráfego de embarcações no trecho do Canal do T2, entre as boias nº 15 e nº 20 deverá ser interrompido, exceto para rebocadores portuários, lanchas e embarcações de pequeno porte, permitindo somente manobras que não interfiram com a área em frente ao Dique, incluindo o T- TMULT e o Cais Reto Norte do B-PORT.

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS
✓ Ofício 1105 / CPRJ – 09AGO19
✓ Ofício 114 / AgSJBarra – 30MAI24 (REVOGADO)
✓ Ofício 189 / AgSJBarra – 25NOV25
✓ Ofício 024 / AsSJBarra – 03FEV26

6.9. INTERMOOR | SERVIÇOS DE ANCORAGEM PARA PLATAFORMAS E FPSO'S

NAVIO TIPO – Apoio Marítimo (PLSV / PSV)		
✓ LOA:	183,0 m	
✓ BOCA:	33,0 m	
✓ CALADO:	8,9 m	
✓ DWT:	29.146	

REBOCADORES
✓ Não aplicável às embarcações de apoio marítimo, sem restrições de manobrabilidade.

PRATICAGEM	
✓ Manobras Praticadas Regulares	1 Prático
✓ Aplicável as embarcações, conforme NORMAM 311.	

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS		
✓ Manobras Regulares	Vento	20 nós
	Rajada	25 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS

✓ Ofício 1105 / CPRJ – 09AGO19

6.10. NOV | PRODUÇÃO DE TUBOS FLEXÍVEIS

NAVIO TIPO – Apoio Marítimo (PLSV / PSV)

✓ LOA:	183,0 m	
✓ BOCA:	33,0 m	
✓ CALADO:	8,9 m	
✓ DWT:	29.146	

REBOCADORES

✓ Não aplicável às embarcações de apoio marítimo, sem restrições de manobrabilidade.

PRATICAGEM

✓ Manobras Praticadas Regulares	1 Prático
✓ Aplicável as embarcações, conforme NORMAM 311.	

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS

✓ Manobras Regulares	Vento	20 nós
	Rajada	25 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS

✓ Ofício 1105 / CPRJ – 09AGO19

6.11. TECHNIP FMC | PRODUÇÃO DE TUBOS FLEXÍVEIS

NAVIO TIPO – Apoio Marítimo

✓ LOA:	183,0 m	
✓ BOCA:	30,0 m	
✓ CALADO:	9,1 m	

NAVIO TIPO – Apoio Marítimo

✓ LOA:	207,0 m	Maior que 183,0 m até 207,0 m
✓ BOCA:	33,0 m	
✓ CALADO:	9,1 m	

Devem ser embarcações de apoio marítimo com recursos adicionais de controle (thrusters azimutais, bow ou stern thrusters) perfeitamente operacionais.

REBOCADORES

- ✓ Não aplicável às embarcações de apoio marítimo, sem restrições de manobrabilidade.

PRATICAGEM

- | | |
|--|------------|
| ✓ Manobras Praticadas Regulares | 1 Prático |
| ✓ Manobras Navio Carga Geral | 2 Práticos |
| ✓ Aplicável as embarcações, conforme NORMAM 311. | |

CONDIÇÕES METEOCEANOGRÁFICAS

✓ Manobras Regulares	Vento	20 nós
	Rajada	25 nós
	Corrente	0,8 nó
	Onda	1,6 m

REFERÊNCIA DOS PARÂMETROS

- ✓ Ofício 1105 / CPRJ – 09AGO19
- ✓ Ofício 140 / AgSJBarra – 16OUT19