



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO

23/080.1

PORTARIA Nº 52/CPRJ, DE 5 DE MAIO DE 2021.

Alterar nas Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro - NPCP-CPRJ. As manobras de atracação e desatracação no Terminal Aquaviário Ilha Terminal Distribuição de Produtos Derivados de Petróleo Ltda.

O CAPITÃO DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 156, do Comandante da Marinha, de 3 de junho de 2004, de acordo com o Inciso I, do Art. 4º da Lei nº 9.537/97, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), resolve:

Art. 1º Alterar as Normas e Procedimentos para a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro – NPCP:

§ 1º - No Capítulo 4 - Procedimentos Especiais.

I - No item 0403 - Baía de Guanabara, seus Portos e Terminais.

a) No subitem VII - Terminais de Uso Privativo – Misto.

1. Ilha Terminal Distribuição de Produtos Derivados de Petróleo Ltda
Parâmetros Gerais:

1.1 - O comprimento do canal de acesso é de aproximadamente 500 metros, com 100 metros de largura e profundidade de 9,0 metros.

1.2 - A bacia de manobra tem a largura de 250 metros.

1.3 - Só é permitido o tráfego de navios Tanques, navios AHTS ou Barcaças, um de cada vez, no canal de acesso ao Terminal.

1.4 - Não é permitido a atracação a contrabordo.

63026.002898/2021-15

Continuação da Port. nº 52/2021, da CPRJ.

1.5 - A manobra de navios está condicionada às seguintes condições meteorológicas:

- ventos de até 20 nós;
- visibilidade superior a 1 milha; e
- corrente inferior a 0,4 nó.

1.6 - Navio Tanque, AHTS e Supplies:

- Saídas - 0,5 h antes do nascer do sol até 0,5 h antes do pôr do sol.
- Entradas - 1 h antes do nascer do sol até 1,5 h antes do pôr do sol.

2) Em situações de serviço obrigatório do uso da Praticagem, conforme preconiza a NORMAM-12/DPC, este terminal deverá operar com a assistência de um prático.

II - Operação de Navios Tanque no píer principal:

a) As operações de atracação e desatracação são limitadas ao período diurno, entre o nascer e o pôr do sol, devendo as manobras se iniciar junto às marés de vazantes.

b) Dimensões máximas do navio tipo: comprimento de 190 metros, boca de 35 metros, DWT de 50.000 TON e calado limitado a 8,0 metros mais a altura correspondente à maré no momento da manobra, desde de que não exceda o limite de 1,0 metro.

c) As manobras de atracação de navios com calado acima de 8,0 metros deverão ser executadas logo após a preamar.

d) É obrigatório o uso de três rebocadores para todas as manobras, totalizando o mínimo de 100 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com tubulão de Kort móvel com mais de um eixo.

e) Para navios com Summer DWT entre 45.000 ton e 50.000 ton deverão utilizar somente rebocadores azimutais.

f) As manobras de saída devem ter início no estofo da preamar e as de entrada devem ser marcadas com 1 hora de antecedência.

g) Manobras de entrada e saída estão restritas a 0,4 nó de corrente. Para tal avaliação deverão ser instalados e mantidos operacionais instrumentos de medição de vento e corrente, no Terminal. Até a efetiva instalação dos instrumentos supramencionados ou em caso de inoperância dos mesmos, as manobras de saída devem ter início no estofo da preamar e as de entrada devem ser marcadas com 1 hora de antecedência ao estofo da preamar.

Continuação da Port. nº 52/2021, da CPRJ.

III - Operação de Navios Tipo AHTS, Supply e outros navios de Apoio Marítimo similares no píer principal:

- a) As manobras de atracação e desatracação são autorizadas ao período diurno.
- b) Calado máximo de 7,30 metros, sem limitação de marés para entrada ou saída.
- c) É obrigatório o uso de rebocador exclusivamente para barcaças.
- d) AHTS e Embarcações com sistema de propulsão DP I, DP II e DP III, estão dispensadas de uso de rebocadores tanto para entrada quanto para saída, porém, a critério do Prático ou do Comandante, poderão ser utilizados rebocadores auxiliares para a manobra.
- e) Embarcações sem propulsão deverão obrigatoriamente estar assessoradas por, pelo menos, um rebocador portuário, com tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo.
- f) Manobras de entrada e saída estão restritas a 0,4 nó de corrente. Para tal avaliação deverão ser instalados e mantidos operacionais instrumentos de medição de vento e corrente, no Terminal. Até a efetiva instalação dos instrumentos supramencionados ou em caso de inoperância dos mesmos, as manobras de saída devem ter início no estofo da preamar e as de entrada devem ser marcadas com 1 hora de antecedência ao estofo da preamar.

IV - Operação de barcaças no píer secundário:

Comprimento do Cais	80 metros
Profundidade Máxima	5,50 metros
Vento Máximo	20 nós - S/SW;
Corrente	até 0,99 nós;
Porte Bruto Máximo	1500 toneladas
Embarcação Tipo	Balsa / Barcaça / Similar (com ou sem Propulsão)
Comprimento	Até 75 metros
Boca	Até 25 metros
Pontal	Até 5 metros
Calado Máximo	3,30 metros

- a) As atracações deverão seguir estritamente ao Plano de Amarração, assinado pelo Engenheiro responsável, e aprovado pelo terminal para cada embarcação, considerando as condições ambientais inerentes à ocasião.
- b) Caberá ao terminal se certificar de que as amarrações atendam ao plano de amarração proposto para operação.

Continuação da Port. nº 52/2021, da CPRJ.

c) Caberá ao terminal manter permanente sinalizado e iluminado o local de operação bem como manter sinalização náutica delimitadora da área de navegação e atracação.

d) Não poderão haver manobras simultânea de atracação e/ou desatracação no cais secundário quando estiver ocorrendo manobra no cais primário.

e) As manobras no cais secundário deverão ocorrer somente 30 min após a conclusão de qualquer manobra que venha a ocorrer ou ter ocorrido no cais primário, de modo que se assegure que não houve quaisquer intercorrências anteriores à manobra pretendida, seja no cais ou no canal de navegação.

f) Não deverá haver navegação de barça ou similar, sem meios próprios de navegação, no canal principal, simultânea à manobras de navios ou similares que estiverem utilizando o canal principal do terminal.

g) Todas embarcações sem meios próprios de navegação, deverão solicitar publicação em aviso aos navegantes antes da atracação e/ou desatracação no terminal para navegação na Baía de Guanabara.

h) As embarcações sem meios próprios de navegação deverão estar providas em todo tempo de navegação e operação no terminal de pelo menos um rebocador com Ballard Pull comprovadamente compatível com a embarcação a ser movimentada na condição total de sua carga.

i) O terminal deverá manter contrato com empresa de rebocadores para em caso de falha do rebocador do comboio, atender em até 30 min após acionamento.

j) Os rebocadores que atendam à manobra de atracação e desatracação no terminal deverão ser providos de no mínimo duas linhas de eixo com tubulão Kort.

l) As manobras de navegação com embarcação carregada de derivados de petróleo deverão ocorrer sempre a luz do dia, sendo obrigatória a publicação de aviso aos navegantes por operação ou por período.

m) A manobras neste Cais estão limitadas pelas condições meteorológicas. Ventos de velocidade média até 20 nós e visibilidade mínima de 1 milha.

n) As movimentações de atracação devem ser conduzidas com velocidade aproximada de 6,0 nós ao entrar no canal de acesso, posteriormente reduzindo este valor para 2,0 nós quando passar pelo través da boia 3 (encarnada).

o) Para atracações no Cais Secundário, exclusivo para operações com barcas, não haverá limitação de maré, desde que a corrente não seja superior a 0,99 nós. Esta corrente será monitorada pelo Terminal através do marógrafo e sistema de ADCP (SISMO), e comunicada previamente ao início da manobra, pelo Terminal.

p) Todas as embarcações envolvidas na operação deverão possuir equipes de marinha treinada e disponível com comunicação VHF Canal 16, durante toda a amarração e desamarração para coordenação e segurança da manobra.

q) Durante toda a operação, deverá possuir a bordo uma via legível do plano de amarração.

r) A operação de transferência de produtos deverá cumprir as seguintes condicionantes:

- Manter meios e pessoal capacitados para interromper o bombeio a qualquer tempo;

- Durante a passagem de navios pelo canal, o fluxo de bombeio poderá ser reduzido ou interrompido, conforme procedimentos de segurança;

- É recomendado manter um profissional "Mooring Master" habilitado para conduzir e monitorar a operação e dar comando aos rebocadores e barcas em caso de uma possível emergência;

- Em todas as operações de carga e descarga deverá ser utilizada barreira de contenção e deverá ser mantida uma embarcação de prontidão para casos de emergência; e

- Em casos de acidentes envolvendo embarcações e/ou o píer, o terminal deverá comunicar imediatamente esta Capitania e cumprir os procedimentos preconizados nas normas vigentes.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na presente data.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 64, de 18 de julho de 2018.

RICARDO JAQUES FERREIRA
Capitão de Mar e Guerra
Capitão dos Portos

ASSINADO DIGITALMENTE

Distribuição:

Com1ºDN, DPC, CP-20.2, Arquivo

Organizações Extra-Marinha:

Praticagem do Rio de Janeiro, Ilha Terminal Distribuição de Produtos Derivados de Petróleo Ltda