



## MARINHA DO BRASIL

RL/MA/20  
995

### CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO

#### PORTARIA Nº 100/CPSP DE 20 DE DEZEMBRO DE 2018

Estabelece procedimentos operacionais de caráter provisório em complemento ou substituição, no que couber, ao previsto nas NPCP, a serem adotados no Complexo Portuário de Santos, para incremento da segurança da navegação

**O CAPITÃO DOS PORTOS DE SÃO PAULO**, no uso das atribuições que lhes foram conferidas pela alínea b do inciso I do art. 4º da Lei nº 9537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional (LESTA), e a Portaria nº 73 de 19 de junho de 2004, do Comandante do 8º Distrito Naval, resolve:

Art. 1º O calado operacional a ser praticado no Porto de Santos (canal de navegação e berços de atracação), será o estabelecido pela Autoridade Portuária em coordenação com a Autoridade Marítima, conforme preconizado no Art. 18 da Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

Art. 2º O navio tipo, respeitadas as particularidades e limitações impostas pelo local de atracação, autorizado a realizar manobras sem restrições de horário (períodos diurno e noturno), sob condições de visibilidade que permitam a segurança da manobra (maior que uma milha náutica), é de 306 metros de comprimento máximo (LOA) e boca máxima de 46 metros, inclusive.

Art. 3º Navios cargueiros com LOA entre 306 e 340 metros, ou com boca maior que 46 metros, respeitadas as particularidades e limitações impostas pelo local de atracação, poderão ser manobrados em condições especiais, com a coordenação da Autoridade Marítima, Autoridade Portuária e Praticagem, desde que:

§ 1º em condições de mar e vento até força 4 na Escala Beaufort (ventos abaixo de 17 nós), vagas abaixo de 1,5 metros e visibilidade maior que uma milha náutica;

§ 2º manobrados por dois Práticos, com um rebocador azimutal de pelo menos 60 toneladas de bollard pull (ton BP), com cabo passado a partir da boia nº 4, durante a entrada no

63054.006042/2018-86

-----  
canal de acesso ao Porto de Santos e, nas manobras de saída, um rebocador de mesmas características, com cabo passado, até as proximidades dessa mesma boia nº 4. Durante as atracções/desatracações dos navios com calado menor que 12m, emprego de um segundo rebocador azimutal de pelo menos 40 ton BP; e

§ 3º durante as atracções/desatracações dos navios com calado maior ou igual a 12m, emprego de um segundo rebocador azimutal de, pelo menos, 60 ton BP. Nas atracções/desatracações que não requeiram o giro do navio, o emprego do segundo rebocador poderá ser dispensado com a concordância do comandante do navio e do práctico.

Art. 4º Navios cargueiros com LOA entre 330 e 340 metros, respeitadas as particularidades e limitações impostas pelo local de atracção, poderão ser manobrados em condições especiais, com a coordenação da Autoridade Marítima, Autoridade Portuária e Praticagem. Além de observados os itens do artigo anterior, as manobras de atracção/desatracação deverão ocorrer nos períodos entre 2 horas antes e 2 horas após os estofos de PM ou BM, de acordo com a tábua de marés.

Art. 5º A velocidade máxima permitida para navios no canal de acesso ao Porto de Santos é de 9 nos.

Art. 6º Entende-se como maré com característica de sizígia aquela em que houver uma amplitude de, no mínimo, 0,90m em um intervalo de tempo igual ou inferior a 6 horas. Taxas de variação de altura de maré inferiores a 10 cm/h serão consideradas estofos de maré.

Art. 7º Nos armazéns 38 e 39, as manobras de atracção e desatracação poderão ser realizadas, conforme os parâmetros abaixo:

§ 1º a desatracação de navios com calado superior a 13,0m em maré com característica de sizígia, caso aprovados para o interior do estuário, somente será realizada no período entre 02 (duas) horas antes e 02 (duas) horas após a PM; caso os navios estejam aprovados para a barra do Porto de Santos, no período da enchente até 02 (duas) horas após o horário da PM;

§ 2º em maré com característica de sizígia, caso sejam empregados espaçadores/flutuantes, não será realizada atracção de navios com maré pela popa;

§ 3º nas maré com característica de sizígia, manobras de atracção com giro de navios cujo DWT seja maior ou igual a 80.000t e cujo calado esteja acima de 12,0m deverão ser realizadas no período entre 02 (duas) horas antes e 02 (duas) horas após a PM, ou entre 02 (duas) horas antes a 02 (duas) horas após a BM.

Art. 8º Nos Terminais da CARGILL e CUTRALE, as manobras de atracção e desatracação poderão ser realizadas, conforme os parâmetros abaixo:

§ 1º a desatracação de navios com calado superior a 13,00m em maré com característica de sizígia, caso aprovados para o interior do estuário, somente será realizada no período entre 02 (duas) horas antes e 02 (duas) horas após a PM; caso os navios estejam aprovados para a barra do Porto de Santos, no período da enchente até 02 (duas) horas após o horário da PM; e

§ 2º a atracção com giro de navios cujo DWT seja maior ou igual a 80.000t e cujo calado esteja acima de 12m, em maré com característica de sizígia, deverá ser realizada no

-----  
período entre 02 (duas) horas antes e 02 (duas) horas após a PM, ou entre 02 (duas) horas antes e 02 (duas) horas após a BM.

Art. 9º No Cais do Outeirinhos, as manobras de atracação e desatracação poderão ser realizadas, conforme os parâmetros abaixo:

§ 1º No Outeirinhos 2, as desatracções dos navios atracados por bombordo deverão ser efetuadas no período de estofa de maré ou maré de vazante; e

§ 2º No Outeirinhos 3, as atracções deverão ser feitas preferencialmente por boreste. O espaço livre para atracação deverá ser de pelo menos 1,15 LOA do navio previsto para atracar nesse berço e será contado em direção ao Outeirinhos 2, a partir de uma bóia amarela com lampejos amarelos, com alcance de 2MN, colocada na posição lat. 23°57'13",73S e long. 046°18'30",93W, em frente ao cabeço 53. As desatracções deverão ser efetuadas durante o período entre 02 (duas) horas antes a 02 (duas) horas após o estofa de maré.

Art. 10º Nos armazéns 16/17, 19, 20/21, as manobras de atracação e desatracação poderão ser realizadas, conforme os parâmetros abaixo:

§ 1º nas marés com característica de sizígia, manobras de atracação com giro de navios cujo DWT seja maior ou igual a 80.000t e cujo calado esteja acima de 12,0m deverão ser realizadas no período entre 02 (duas) horas antes e 02 (duas) horas após a PM, ou entre 02 (duas) horas antes e 02 (duas) horas após a BM.

§ 2º as atracções dos navios graneleiros serão feitas preferencialmente por boreste; e

§ 3º em maré com característica de sizígia, as desatracções dos navios, cujo DWT seja maior ou igual a 80.000t e cujo calado esteja acima de 12,0m, serão feitas com o emprego de, pelo menos, dois rebocadores azimutais, um dos quais com pelo menos 60t BP, conforme os parâmetros abaixo:

I - navios atracados por boreste, deverão ser realizadas, durante o período de enchente, ou, no máximo, até 02 (duas) horas após a PM; e

II - navios atracados por bombordo, deverão ser realizadas, durante o período entre 02 (duas) horas antes a 02 (duas) horas após a PM.

Art. 11º No Terminal da DP World, no trecho inicial de 653 metros de sua extensão, com a colocação de duas bóias de amarração, sendo a primeira a 41 metros e a segunda a 66 metros a partir da extremidade Leste do Terminal, poderão atracar e desatracar até dois navios de LOA máximo de 340 metros. As manobras de atracação e desatracação de navios no ponto Oeste (antigo EMBRAPORT-1) e no ponto Leste (antigo EMBRAPORT-2) poderão ser realizadas, conforme os parâmetros abaixo:

§ 1º haja duas boias amarelas, demarcadoras da área dragada, para a aproximação do Cais, delimitando a área segura da bacia de evolução e acesso aos berços 1 e 2 do Terminal, nas posições Lat: 23° 55,640' S; Long: 046° 18,930' W; e Lat: 23° 55,770' S; Long: 046° 18,880' W. O alcance luminoso em período noturno dessas bóias deverá ser de, pelo menos, 2 MN;

§ 2º navios de LOA < 260 metros, sem restrições;

§ 3º navios de LOA ≥ 260 metros e LOA ≤ 306 metros:

I - haja espaço suficiente no cais para passagem dos lançantes (proa e popa). Os navios destinados ao ponto Leste (antigo EMBRAPORT-2) deverão atracar, preferencialmente, por

bombordo e poderão passar cabos de amarração para cada uma das boias de amarração existentes a partir da extremidade do Terminal; e

II - sejam realizadas com o emprego de, pelo menos, dois rebocadores azimutais;

§ 4º navios de LOA > 306 metros e LOA ≤ 340 metros, ou boca > 46 metros poderão ser manobrados em condições especiais, com a coordenação da Autoridade Marítima, Autoridade Portuária e Praticagem, desde que:

I - haja espaço suficiente no cais para passagem dos lançantes (proa e popa). Os navios destinados ao ponto oeste (antigo EMBRAPORT-1) deverão atracar, preferencialmente, por boreste. Os navios destinados ao ponto Leste (antigo EMBRAPORT-2) deverão atracar, preferencialmente, por bombordo e poderão passar cabos de amarração para cada uma das bóias de amarração existentes a partir da extremidade do Terminal;

II - sejam realizadas em condições de mar e vento até força 4 na Escala Beaufort (ventos abaixo de 17 nós), vagas abaixo de 1,5 metros e visibilidade maior que uma milha náutica, em período diurno ou noturno;

III - sejam manobrados por dois Práticos, com um rebocador azimutal de pelo menos 60 toneladas de bollard pull (ton BP), com cabo passado a partir da boia nº 4, durante a entrada no canal de acesso ao Porto de Santos e, nas manobras de saída, um rebocador de mesmas características, com cabo passado, até as proximidades dessa mesma boia nº 4; e

IV - durante as atracações/desatracações, de navios com calados menores ou iguais a 12,0m, emprego de um segundo rebocador azimutal de pelo menos 40 ton BP. No caso de navios com calados maiores que 12,0m, um segundo rebocador com pelo menos 60 ton BP (em qualquer caso, quando não houver giro, a critério do Comandante do navio e assessorado pelo Prático da manobra, o segundo rebocador poderá ser dispensado).

Art. 12º No berço denominado AGEO poderão atracar e desatracar embarcações com deslocamento até 80.000 toneladas e comprimento máximo (LOA) de 230 metros.

Art. 13º No Cais do Saboó, pontos 2/3 e 4, as manobras de atracação e de desatracação poderão ser realizadas, conforme os parâmetros abaixo:

§ 1º navios de LOA < 240 metros, sem restrições;

§ 2º navios de LOA > 240 metros e LOA < 283 metros:

I - não poderão efetuar giro na bacia de evolução em frente ao Cais do Saboó quando seus calados forem superiores a 11,70m, seja qual for a condição de maré;

II - não poderão efetuar giro na bacia de evolução em frente ao Cais do Saboó durante o período de mare vazante com característica de sizígia, sejam quais forem os seus calados;

III - sempre que for necessário girar na bacia de evolução em frente ao Cais do Saboó() deverão ser empregados obrigatoriamente dois rebocadores azimutais.

§ 3º navios de LOA > 283 metros e LOA < 300 metros:

I - não poderão efetuar giro na bacia de evolução em frente ao Cais do Saboó quando seus calados forem superiores a 11,70m, seja qual for a condição de maré;

II - o giro na bacia de evolução em frente ao Cais do Saboó deverá ser realizado nos horários de estofa de maré, em período diurno;

III - sempre que for necessário girar na bacia de evolução em frente ao Cais do Saboó deverão ser empregados obrigatoriamente dois rebocadores azimutais.

IV - haja espaço suficiente no cais para passagem dos lançantes (proa e papa); e

V - não haja navios atracados nem no CORTE nem no ponto 4 do Cais do Saboó, quando a manobra for no ponto 2/3, e não haja navios atracados no CORTE, quando a manobra

-----  
for no ponto 4 do Cais do Saboó, por ocasião do giro do navio na chegada ou na saída.

§ 4º navios de  $LOA > 300$  metros e  $LOA \leq 306$  metros:

I - não poderão efetuar giro na bacia de evolução em frente ao Cais do Saboó quando seus calados forem superiores a 11,70m, seja qual for a condição de maré;

II - as manobras que requeiram o giro do navio deverão ser realizadas nos horários de estofa de maré, em período diurno, assistidas por dois práticos e poderão ser efetuadas na bacia próxima ao BTP;

III - deverão ser empregados obrigatoriamente dois rebocadores azimutais independentemente da necessidade do giro do navio;

IV - haja espaço suficiente no cais para passagem dos lançantes (proa e popa); e

V - não haja navios atracados nem no CORTE nem no ponto 4 do Cais do Saboó, quando a manobra for no ponto 2/3, e não haja navios atracados no CORTE, quando a manobra for no ponto 4 do Cais do Saboó, por ocasião do giro do navio na chegada ou na saída.

Art. 14º No Cais do Valongo, as manobras de atracação e desatracação poderão ser realizadas, conforme os parâmetros abaixo:

§ 1º navios de  $LOA < 190$  metros, sem restrições;

§ 2º navios de  $LOA > 190$  metros e  $LOA < 240$  metros:

I - sejam realizadas nos horários de estofa de maré, em qualquer período (diurno ou noturno) ou nos horários de enchente de quadratura (quartos crescente ou minguante); e

II - as manobras que requeiram o giro do navio sejam realizadas nos horários de estofa de maré ou nos horários de enchente de quadratura (quartos crescente ou minguante), em qualquer período (diurno ou noturno);

§ 3º com emprego de, pelo menos, dois rebocadores azimutais com capacidade igual ou superior a 40 toneladas de bollard pull; e

§ 4º navios de  $LOA > 283$  metros e  $LOA < 300$  metros:

I - não poderão efetuar giro na bacia de evolução em frente ao Cais do Saboó quando seus calados forem superiores a 11,70m, seja qual for a condição de maré;

II - não poderão efetuar giro na bacia de evolução em frente ao Cais do Saboó em período noturno;

III - não haja navios atracados nem no CORTE nem no ponto 4 do Cais do Saboó, por ocasião do “giro” do navio na chegada, e não haja navios atracados no CORTE por ocasião do “giro” do navio na saída;

IV - sejam realizadas nos horários de estofa de maré, com emprego de pelo menos três rebocadores azimutais com capacidade igual ou superior a 40 toneladas de bollard pull; e

V - sejam assistidas por dois práticos em cada uma das manobras de atracação/desatracação.

Art. 15º No Terminal do BTP, no trecho de cais de 1108 metros de extensão, com dólphin de 25 metros, afastado de sua extremidade Leste, já prontificado, dividido em três pontos de atracação da extremidade Oeste para a extremidade Leste (BTP-1; BTP-2; e BTP-3), poderão atracar e desatracar navios com comprimento máximo (LOA) de até 340 metros, desde que:

§ 1º a boia 4 de acesso ao Canal de Piaçaguera permaneça posicionada na Lat: 23º 55,264’S; Long: 046º 20,552’W;

§ 2º a boia 6 de acesso ao Canal de Piaçaguera permaneça removida;

§ 3º seja mantida uma bóia encarnada com alcance luminoso de, pelo menos, duas milhas náuticas no ponto de Lat: 23°54,996'S; Long: 046°20,625'W, para delimitar o setor norte da bacia de manobras;

§ 4º navios de LOA  $\leq$  278 metros com calados  $<$  11,70 metros poderão efetuar manobras de atracação/desatracação, mediante o emprego de, pelo menos, dois rebocadores azimutais, sem restrições de horário, inclusive, para as manobras que requeiram o “giro” do navio;

§ 5º navios com 278 metros  $<$  LOA  $<$  306 metros, e navios de LOA  $<$  278 metros com calados maior ou igual a 11,70 metros, poderão efetuar manobras de atracação/desatracação, mediante o emprego de, pelo menos, dois rebocadores azimutais, em período diurno ou noturno (quando não houver giro, a critério do Comandante do navio e assessorado pelo Prático da manobra, o segundo rebocador poderá ser dispensado). Durante as marés de sizígia, as manobras que requeiram o “giro” do navio, deverão ser efetuadas nos períodos entre 2 horas antes e 2 horas após os estofos de PM ou BM;

§ 6º navios com 306 metros  $\leq$  LOA  $\leq$  340 metros, ou com boca  $>$  46 metros poderão ser manobrados em condições especiais, com a coordenação da Autoridade Marítima, Autoridade Portuária e Praticagem, desde que:

I - sejam realizadas em condições de mar e vento até força 4 na Escala Beaufort (ventos abaixo de 17 nós), vagas abaixo de 1,5 metros e visibilidade maior que uma milha náutica, em período diurno ou noturno;

II - sejam manobrados por dois Práticos, com um rebocador azimutal de, pelo menos, 60 toneladas de bollard pull (ton BP), com cabo passado a partir da boia nº 4, durante a entrada no canal de acesso ao Porto de Santos e, nas manobras de saída, um rebocador de mesmas características, com cabo passado, até as proximidades dessa mesma boia nº 4;

III - durante as atracções/desatracções de navios com calados menores ou iguais a 12,0m, emprego de mais um rebocador azimutal de, pelo menos, 40 ton BP. No caso de navios com calados maiores que 12,0m, um segundo rebocador com pelo menos 60 ton BP (em qualquer caso, quando não houver giro, a critério do Comandante do navio e assessorado pelo Prático da manobra, o segundo rebocador poderá ser dispensado); e

IV - durante as marés de sizígia, as manobras que requeiram o “giro” do navio, deverão ser efetuadas nos períodos entre 2 horas antes e 2 horas após os estofos de PM ou BM. Nas demais condições de maré, as manobras com giro deverão ocorrer nos períodos em que a taxa de variação de amplitude de maré (hora a hora) seja menor que 15 cm/h; e

§ 7º as manobras que requeiram o “giro” do navio somente poderão ser realizadas, desde que o calado do navio não exceda 12,30 metros na baixamar e 13,30 metros na preamar, considerando o zero DHN.

Art. 16º As manobras no cais da VALEFERTIL, quando houver navio atracado na USIMINAS 1 ou na USIMINAS 2, com proa ou popa lançada mais de 20,00 metros fora do cais, só serão realizadas em período diurno.

Art. 17º Os navios que transportem cargas explosivas e/ou radioativas, previstas no Código Marítimo Internacional para Mercadorias Perigosas (International Maritime Dangerous Goods Code — IMDG-CODE), deverão cumprir os seguintes procedimentos para manobras no Complexo Portuário de Santos, quando com cargas perigosas embarcadas:

§ 1º informar a Autoridade Marítima, Autoridade Portuária e Praticagem 48 horas antes da entrada /saída no porto acerca do carregamento da carga perigosa;

§ 2º não poderão cruzar com outros navios ao longo de todo o seu trânsito no estuário e canal de acesso ao porto;

§ 3º navegação em todo o estuário e canal com, pelo menos, um rebocador azimutal com cabo passado na popa;

§ 4º somente manobrarão no período diurno; e

§ 5º estão isentos dos procedimentos, citados neste artigo, os navios transportando as seguintes cargas:

I - Cargas explosivas pertencentes aos sub-grupos 1A e 1.6 do IMDG-CODE;

II - Cargas radioativas não fisséis, acondicionadas em embalados do tipo B (U), de acordo com a Norma CNEN-NE-5.01; e

III - Minérios radioativos que não requeiram embalagens especiais.

Art. 18º Poderá haver cruzamento no trecho entre a Ilha das Palmas e a foz do Rio Icanhema, caso qualquer dos navios envolvidos não estejam enquadrados em alguma das seguintes características:

§ 1º Comprimento total superior a 190,00m;

§ 2º Calado superior a 11,00m;

§ 3º Navios de passageiros;

§ 4º As seguintes classes de navios de guerra: Navios Aeródromos (porta-aviões), Fragatas, Contratorpedeiros, Corvetas, Navios-Tanque e Submarinos;

§ 5º Navios RO-RO;

§ 6º Navios com restrições de máquina e/ou leme; e

§ 7º Navios que transportem cargas perigosas, de acordo com o art 17º.

Art. 19º Poderá haver cruzamento no trecho entre os armazéns 29 e 12, caso qualquer dos navios envolvidos não estejam enquadrados em alguma das seguintes características:

§ 1º Comprimento total superior a 230,00m;

§ 2º Calado superior a 11,00m;

§ 3º Navios de passageiros;

§ 4º As seguintes classes de navios de guerra: Navios Aeródromos (porta-aviões), Fragatas, Contratorpedeiros, Corvetas, Navios-Tanque e Submarinos;

§ 5º Navios RO-RO;

§ 6º Navios com restrições de máquina e/ou leme; e

§ 7º Navios que transportem cargas perigosas, de acordo com a art 17º.

Art. 20º Esta Portaria entra em vigor a partir da presente data.

Art. 21º Revogam-se as Portarias nº 41 de 10 de abril de 2017, nº 113 de 31 de outubro de 2016, nº 66 de 10 de junho de 2016, nº 62 de 19 de maio de 2016 e nº 38 de 23 de junho de 2015.

DANIEL AMÉRICO ROSA MENEZES  
Capitão de Mar e Guerra  
Capitão dos Portos

ASSINADO DIGITALMENTE

Distribuição:

ComemCh, DPC, DHN, Com8ºDN, CP-20, CP-22 e CP-02.1

Organizações Extra-Marinha:

CODESP, SINDAMAR, CENTRONAVE, SOPESP e Praticagem de Santos