

ANEXO I - CARACTERÍSTICAS DO PORTO.

3 - RESTRIÇÕES AS MANOBRAS:

CALADO MÁXIMO	- O calado máximo para entrada/saída é limitado pela profundidade dos canais de acesso. - O calado máximo para saída será limitado ao permitido para o tráfego no canal do Quiriri.
VELOCIDADE	- A velocidade de trânsito nos canais de acesso deve ser adequada ao crescimento da maré naquele instante, a fim de diminuir o efeito de afundamento do navio "squat" em águas rasas, garantindo o fator de segurança mínimo de 10% do valor do calado levando em consideração o squat.
HORÁRIO	- Não há restrições a horários para atracar/ desatracar, devendo ser observada a maré e vento. Somente para BE maré a montante.
PORTE DA EMBARCAÇÃO	- As características do píer permitem a atracação de navios de até 45.000 DWT, com comprimento (LOA) de até 220m e boca de até 32,2m.
MANOBRAS RECOMENDADAS	- Considerando-se a intensidade e direção da corrente e vento, os seguintes aspectos devem ser considerados para evitar acidentes: a) as manobras de atracação devem ser realizadas contra a correnteza; preferencialmente por boreste; b) as manobras de atracação e desatracação por não devem ser realizadas com ventos superiores a 20 nós (5,1m/s); e; c) as manobras de atracação e desatracação na vazante apresentam elevado grau de dificuldade devendo, neste caso, ser auxiliadas por rebocador em número e "bollard pull" compatíveis com o TPB do navio. Tais manobras não são recomendadas durante o período da tarde. - Durante as atracações/desatracações para navios até 140m de comprimento deverão ser utilizados 6 amarradores, sendo utilizados 8 amarradores para navios com comprimento superior a 140m.
REBOCADORES	- Ver Anexo Y desta NPCP.
HIDROGRAFIA E METEOROLOGIA	- Correntes de maré predominante são da ordem de até 3,0 nós e ventos de até 35 nós no quadrante N/NE e N/NW, principalmente à tarde e início da noite, com incidência de chuvas.
ÁREAS DE FUNDEIO	- Ver áreas de fundeio para o porto de Vila do Conde (anexo G destas Normas e Procedimentos).

ANEXO J - CARACTERÍSTICAS DO PORTO.

3 - RESTRIÇÕES AS MANOBRAS:

CALADO MÁXIMO	- O calado máximo para entrada/saída é limitado pela profundidade dos canais de acesso. - O calado máximo para saída será limitado ao permitido para o tráfego no canal do Quiriri.
VELOCIDADE	- A velocidade de trânsito nos canais de acesso deve ser adequada ao crescimento da maré naquele instante, a fim de diminuir o efeito de afundamento do navio ("squat") em águas rasas, garantindo o fator de segurança mínimo de 10% do valor do calado levando em consideração o squat.

HORÁRIO	- Atracação: somente no período diurno; e - Desatracação: Em qualquer horário.
PORTE DA EMBARCAÇÃO	- O limite operacional do berço atende navios graneleiros do tipo Capesize, com as seguintes dimensões: TPB 150.000, comprimento total: 292m e boca: 45m
DIMENSÕES E ESTRUTURA DO PIER DE NAVIOS	- O píer de atracação de navios, constituído por 1 (um) berço operacional, tem a direção geral NE/SW, sendo constituído por um conjunto operacional de 3 (três) torres de carregamento do tipo pescante (tubo direcionador por gravidade), protegidas por um conjunto de 3 (três) dolphins de atracação/ amarração e por um conjunto de 3 (três) dolphins de amarração. - Cada um dos três dolphins de atracação/ amarração possui defesa adequada ao navio de projeto. A linha de atracação tem o comprimento total de 100,0m e o espaçamento total entre os lançantes de popa e proa é de 260,0m. - Suas estruturas físicas são em concreto armado, apoiadas em fundações constituídas por estacas em concreto protendido pré-moldadas de 0,80m de diâmetro. - O píer é ligado à área de retroporto através de uma galeria metálica, que comporta o conjunto de correias transportadoras de carregamento de grãos. - Na primeira fase operacional, a produtividade de carregamento é de 1.500 t/h.
DIMENSÕES E ESTRUTURA DO PIER DE BARCAÇAS	- O píer de atracação de barcas, constituído por 2 (dois) berços operacionais, tem a direção geral NE/SW, e fica na mesma área de locação do píer de navios, sendo que encontra-se a montante da galeria e recuado deste cerca de 150,0m. - Suas estruturas físicas constituem-se de um conjunto operacional de 1 (uma) plataforma medindo 75m por 15m, também em estrutura em concreto armado, protegida por defensas em ambos os lados. O sistema permite a atracação simultânea de 2 (duas) barcas graneleiras, que serão manuseadas por um descarregador helicoidal. - O píer é ligado à área de retroporto através de uma galeria metálica, que comporta o conjunto de correias transportadoras de descarregamento de grãos. - Na primeira fase operacional, a produtividade de descarregamento é de 1.500 t/h.
MANOBRAS RECOMENDADAS	- Considerando-se a intensidade e direção da corrente e vento, bem como as características do canal de acesso, as manobras de atracação devem ser obrigatoriamente realizadas por boreste, maré de enchente e no período diurno. Enquanto a desatracação deve ser preferencialmente namaré de enchente em qualquer horário. - Durante as atracações/desatracações para navios até 140m de comprimento deverão ser utilizados 6 amarradores, sendo utilizados oito (8) amarradores para navios com comprimento superior a 140m.
REBOCADORES	- Ver Anexo Y desta NPCP.
HIDROGRAFIA E METEOROLOGIA	- No TPG-Barcarena, as profundidades são superiores a 15,0m referenciados ao Nível de Redução (NR) adotado pela DHN.
ÁREAS DE FUNDEIO	- Ver áreas de fundeio para o porto de Vila do Conde (anexo G destas Normas e Procedimentos).

ANEXO K - CARACTERÍSTICAS DO PORTO.

3 - RESTRIÇÕES AS MANOBRAS:

CALADO MÁXIMO	- O calado máximo para entrada/saída é limitado pela profundidade dos canais de acesso. - O calado máximo para saída será limitado ao permitido para o tráfego no canal do Quiriri.
VELOCIDADE	- A velocidade de trânsito nos canais de acesso deve ser adequada ao crescimento da maré naquele instante, a fim de diminuir o efeito de afundamento do navio ("squat") em águas rasas, garantindo o fator de segurança mínimo de 1,4m, que foi calculado para a velocidade de 8 nós.

HORÁRIO	- Atracação: em qualquer horário; e - Desatracação: Não há restrições a horários para desatracar, devendo ser observada, preferencialmente, e a critério do prático encarregado da manobra, a maré de enchente.
PORTE DA EMBARCAÇÃO	- O limite operacional do berço atende a navios graneleiros do tipo Capesize, com as seguintes dimensões: TPB 122.000, comprimento total: 250,00m e boca: 45,00m.
DIMENSÃO E ESTRUTURA DO PIER DE NAVIOS	- O píer de atracação de navios, constituído por 1(um) berço operacional, tem a direção geral NE/SW, sendo constituído por um conjunto operacional de 1(uma) torre de carregamento do tipo pescante (tubo direcionador por gravidade), protegidas por um conjunto de 4(quatro) dolphins de amarração. - O cais acostável tem um comprimento de 180m e o espaçamento total entre os lançantes de popa e proa (limitado pelos dolphins) é de 298m. - Suas estruturas físicas são em concreto armado, apoiadas em fundações constituídas por estacas de concreto protendido pré- moldadas de 0,80m de diâmetro. Cada um dos 4 dolphins de amarração possui defesa adequada ao navio de projeto. - O píer é ligado à área de retroporto através de uma galeria metálica (1.200m), que comporta o conjunto de correias transportadoras de carregamento para grãos. - A produtividade de carregamento é de 2.000t/h.
DIMENSÕES E ESTRUTURA DO PIER DE BARCAÇAS	- O píer de atracação de barcas, constituído por 2(dois) berços operacionais, tem a direção geral NE/SW, e fica na mesma área de locação do píer de navios, sendo que encontra-se a montante da galeria e recuado deste 700m. - Suas estruturas físicas constituem-se de um conjunto operacional de 1(uma) medindo 75m por 15m, também em estrutura em concreto armado, protegida por defensas em ambos os lados. O sistema permite a atracação simultânea de 2 (duas) barcas graneleiras, que serão descarregadas por dois descarregadores tipo grab. - O píer é ligado à área de retroporto através de uma galeria metálica, que comporta o conjunto de correias transportadoras de descarregamento de grãos. - A produtividade de descarregamento é de 1500t/h.
MANOBRAS RECOMENDADAS	- Considerando-se a intensidade e direção da corrente e vento, bem como as características do canal de acesso, as manobras de atracação devem ser realizadas por boreste e à enchente. As manobras de desatracação devem ser realizadas a maré enchente.
REBOCADORES	- Ver Anexo Y desta NPCP.
HIDROGRAFIA E METEOROLOGIA	- No TUP-HBSA-Vila do Conde, as profundidades são superiores a 20,0m referenciados ao Nível de Redução (NR) adotado pela DHN.
ÁREAS DE FUNDEIO	- Ver áreas de fundeio para o porto de Vila do Conde (anexo G destas Normas e Procedimentos)

Art. 2º Incluir o Anexo Y às Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (NPCP-AOR), que passa a vigorar com a seguinte redação:

ANEXO Y - REBOCADORES POR TERMINAL:

PORTO/ TERMINAL	TIPO DE MANOBRAS	Nº REBOCADORES	DE TRACÇÃO ESTÁTICA TOTAL
Porto de Belém	-Atracação/ desatracação Navios 170 m £ LOA £ 190 m -Atracação/ desatracação Navios LOA £ 70m	2 1	70ton 45ton
Terminal de Miramar Ponte Nova	Atracação/ desatracação	2	70ton
Terminal de Miramar Ponte Velha	Atracação/ desatracação	1	45ton
Terminal de Outeiro	Atracação/ desatracação	2	120 ton
Porto de Vila do Conde	Atracação/ desatracação	2	70 ton
Terminal de Grãos da Ponta da Montanha (TGPM)	Atracação/ desatracação Maré de Enchente Atracação/ desatracação Maré de Vazante	2 3	70 ton 100 ton
Terminal da Imerys	-Atracação/ desatracação Maré de Enchente -Atracação/ desatracação Maré de Vazante	2 3	70ton 100ton
Terminal UNITAPAJÓS	-Atracação -Desatracação	3 2	100 ton 70 ton
Terminal Hidrovias do Brasil	-Atracação/ desatracação Maré de Enchente -Atracação/ desatracação Maré de Vazante	2 3	70ton 100ton
Quadro de Boias da Hidrovias do Brasil	Atracação/ desatracação	2	70 ton
Terminal de Gás Natural Liquefeito (TGNL)	-Atracação -Desatracação	5 4	160 ton 120 ton
Terminal de Granéis Líquidos (TGL)	Atracação/ desatracação	2	70 ton
Quadro de Boias da MEGA Logística	-Atracação/ desatracação Maré de Enchente -Atracação/ desatracação Maré de Vazante	2 3	70 ton 100 ton
Terminal da ATEM	-Atracação -Desatracação	3 2	135 ton 90ton

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data da publicação em DOU, com efeitos retroativos à data da assinatura.

CMG ALEXANDRE BATISTA PIMENTEL

