



# INFORMAÇÕES PORTUÁRIAS

Terminal Information Booklet

Terminal Aquaviário de **VILA DO CONDE**

# TA- VILA DO CONDE

**Endereço Completo do Terminal:** Endereço: Rodovia PA 481, Km 2.3, CEP: 68447-000. Barcarena/PA.

**Telefones:** Tel.: (91) 3754-5201 / 3754-5200

**E-mail:** [rbrilhante@cdp.com.br](mailto:rbrilhante@cdp.com.br) - Roberto Brilhante Corrêa – **Administrador do Porto - APOCON**

## Contatos

| Organização  | Horário           | Telefone / Fax | Celular         | VHF/ UHF<br>Canal de Chamada | VHF / UHF<br>Canal de Conversação |
|--|-------------------|----------------|-----------------|------------------------------|-----------------------------------|
| Administrador do Terminal de Vila do Conde               | 24 horas / 7 dias | -              | (91) 99229-0642 | N/A                          | N/A                               |
| Controle Portuário                                       | 24 horas / 7 dias | (91) 3754-5200 | -               | 16                           | A combinar                        |
| Associação de Práticos da Barra do Pará                  | 24 horas / 7 dias | (91) 4006-6550 | -               | 16 / 06 / 11                 | 06 / 11                           |
| Capitania dos Portos da Amazônia Oriental                | 24 horas / 7 dias | (91) 3218-3950 | -               | 16                           | A combinar                        |
| Supervisor de Fiscalização de Operações de Vila do Conde | 08 às 17h         | (91) 3754-5207 | (91) 98886-7891 | N/A                          | N/A                               |
| Supervisor de Segurança de Vila do Conde                 | 24 horas / 7 dias |                |                 | N/A                          | N/A                               |

# INTRODUÇÃO

Este Port Information foi elaborado pela Petrobras Transportes S.A. (**TRANSPETRO**) que opera o Terminal Aquaviário no porto de **VILA DO CONDE**

Nele são apresentadas as informações essenciais para os navios que buscam operar no terminal, é distribuído para as partes interessadas do Porto, Autoridades Nacionais e Locais e nos diversos ramos da empresa.

O Port Information possui versões em português e inglês.

As informações contidas nesta publicação destinam-se a complementar, nunca substituir ou alterar qualquer tipo de legislação, instruções, orientações ou publicações oficiais, nacionais ou internacionais. Por conseguinte, não deve ser levado em consideração o que contrariar qualquer item dos documentos supracitados.

O Terminal se reserva ao direito de alterar quaisquer informações operacionais aqui apresentadas, sem prévio aviso.

A **TRANSPETRO** analisará quaisquer sugestões, recomendações ou correções aos assuntos aqui abordados, visando melhorar as informações. Caso seja encontrada informação equivocada que precise ser atualizada, favor entrar em contato:

## **Terminal Aquaviário de VILA DO CONDE –**

Rodovia PA 481, Km 2.3, CEP: 68447-000. Barcarena/PA.

Telefones: Tel.: (55) (91) 3754-1027;

Sítio: [www.cdp.com.br/companhia-docas-do-para/porto-de-vila-do-conde](http://www.cdp.com.br/companhia-docas-do-para/porto-de-vila-do-conde)

CNPJ: 04.933.552/0009-60

## **Petrobras Transportes S/A - TRANSPETRO**

Av. Presidente Vargas, nº 328, Centro, CEP 20091-060, Rio de Janeiro – RJ Assessoria de Comunicação

Telefones (021) 3211-9039 e (021) 3211-9000.

A versão mais recente deste Port Information e dos demais Terminais da **Transpetro** podem ser obtidas através do seguinte endereço:

<https://transpetro.com.br/transpetro-institucional/nossas-atividades/dutos-e-terminais/informacoes-portuarias.htm>

# SUMÁRIO

## 1 PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA

- 1.1 GERAL ..... *pág 08*
- 1.2 DERRAMAMENTO DE ÓLEO E LIBERAÇÃO DE VAPOR..... *pág 10*
- 1.3 INCÊNDIO E EXPLOSÕES..... *pág 11*
- 1.4 EVACUAÇÕES (ROTA DE EVACUAÇÃO E MAPA DE PONTOS DE REUNIÃO) ..... *pág 11*
- 1.5 COLISÃO / DANOS AO BERÇO..... *pág 11*
- 1.6 EMERGÊNCIA MÉDICA..... *pág 11*
- 1.7 VIOLAÇÃO DE SEGURANÇA..... *pág 11*
- 1.8 HOMEM AO MAR..... *pág 12*
- 1.9 AFASTAMENTO DE NAVIO ATRACADO..... *pág 12*
- 1.10 PARADA DE EMERGÊNCIA (ESD) ..... *pág 12*
- 1.11 POLÍTICA DE NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES..... *pág 12*
- 2 POLÍTICAS DE SEGURANÇA, MEIO AMBIENTE E SAÚDE
- 2.1 REQUISITOS PARA EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL (EPI's) ..... *pág 12*
- 2.2 ACESSO AO TERMINAL (TRIPULANTES E VISITANTES) ..... *pág 12*
- 2.3 DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA (ISPS CODE) ..... *pág 12*
- 2.4 ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS..... *pág 13*
- 2.5 FUMO..... *pág 13*
- 2.6 EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS E LUZES DESPROTEGIDAS..... *pág 13*
- 2.7 MANUTENÇÃO A BORDO ENQUANTO ATRACADO..... *pág 13*
- 2.8 MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAS..... *pág 13*
- 2.9 FICHA DE INFORMAÇÃO DE SEGURANÇA PARA PRODUTOS QUÍMICOS (FISPQ) *pág ...13*
- 2.10 BENZENO E H2S ..... *pág 14*
- 2.11 ELETRICIDADE ESTÁTICA..... *pág 14*
- 3 INFORMAÇÕES GERAIS
- 3.1 CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA..... *pág 14*
- 3.2 POLÍTICA DE COMUNICAÇÃO NAVIO/TERMINAL..... *pág 15*
- 3.3 DOCUMENTOS E TROCAS DE INFORMAÇÕES..... *pág 15*
- 3.4 HORÁRIOS DE OPERAÇÃO..... *pág 16*

|      |   |               |
|------|---|---------------|
| 3.5  | HORÁRIO LOCAL.....  | pág 16        |
| 3.6  | LÍNGUAS DE COMUNICAÇÃO.....                                     | pág 16        |
| 3.7  | TELEFONES ÚTEIS.....  | pág 16        |
| 3.8  | PROCEDIMENTOS DE MONITORIAMENTO AMBIENTAL.....                  | pág 16        |
| 4    | <b>DESCRIÇÃO DO PORTO OU DO FUNDEADORO</b>                      |               |
| 4.1  | DESCRIÇÃO GERAL.....  | pág 17        |
| 4.2  | LOCALIZAÇÃO.....  | pág 17        |
| 4.3  | APROXIMAÇÃO DO TERMINAL.....                                    | pág 19        |
| 4.4  | ÁREAS DE MANOBRA.....   | pág 22        |
| 4.5  | FATORES AMBIENTAIS.....   | pág 22        |
| 5    | <b>DESCRIÇÃO DO TERMINAL.....</b>                               | <b>pág 23</b> |
| 5.1  | LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL.....                                    | pág 24        |
| 5.2  | LAYOUT DO TERMINAL.....   | pág 25        |
| 5.3  | CONDIÇÕES DE ACEITAÇÃO DO NAVIO .....                           | pág 26        |
| 5.4  | GERENCIAMENTO E CONTROLE.....                                   | pág 26        |
| 5.5  | PRINCIPAIS RISCOS.....  | pág 26        |
| 6    | <b>DESCRIÇÃO DOS BERÇOS</b>                                     |               |
| 6.1  | DETALHES DOS BERÇOS .....                                       | pág 27        |
| 6.2  | ARRANJO DE ATRACAÇÃO E AMARRAÇÃO.....                           | pág 29        |
| 6.3  | CARACTERÍSTICAS DO BERÇO PARA CARGA, DESCARGA E ABASTECIMENTO.. | pág 32        |
| 7    | <b>COMUNICAÇÃO ANTES DA CHEGADA</b>                             |               |
| 7.1  | INFORMAÇÕES DO TERMINAL PARA O NAVIO.....                       | pág 32        |
| 7.2  | INFORMAÇÕES DO NAVIO PARA O TERMINAL.....                       | pág 34        |
| 8    | <b>INFORMAÇÕES OPERACIONAIS</b>                                 |               |
| 8.1  | ACESSO NAVIO / PORTO.....                                       | pág 34        |
| 8.2  | LIBERAÇÃO INICIAL.....  | pág 35        |
| 8.3  | LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (LVSO) .....      | pág 35        |
| 8.4  | POLÍTICA DE LASTRO / DESLASTRO.....                             | pág 35        |
| 8.5  | PROCEDIMENTOS PARA CONEXÃO E DECONEXÃO DE MANGOTES.....         | pág 35        |
| 8.6  | PROCEDIMENTOS DE TRANSFRÊNCIA DE CARGA .....                    | pág 35        |
| 8.7  | MEDIÇÃO DA CARGA, AMOSTRAGEM E DOCUMENTAÇÃO.....                | pág 37        |
| 8.8  | LIMITES AMBIENTAIS.....   | pág 37        |
| 8.9  | POLÍTICA DE LIMPEZA E ENTRADA EM TANQUES.....                   | pág 37        |
| 8.10 | GÁS INERTE.....   | pág 37        |

|                 |   |               |
|-----------------|---|---------------|
| <b>8.11</b>     | <b>POLÍTICA DE ABASTECIMENTO.....</b>               | <i>pág 37</i> |
| <b>8.12</b>     | <b>PREVENÇÃO À POLUIÇÃO.....</b>                    | <i>pág 37</i> |
| <b>8.13</b>     | <b>ÁGUA POTÁVEL.....</b>                            | <i>pág 37</i> |
| <b>8.14</b>     | <b>DESATRACAÇÃO E SAÍDA DO PORTO.....</b>           | <i>pág 38</i> |
| <b>8.15</b>     | <b>ATENDIMENTO AO ISPS CODE.....</b>                | <i>pág 38</i> |
| <b>9</b>        | <b>ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA OU DO FUNDEADOURO</b>      |               |
| <b>9.1</b>      | <b>CONTROLE PORTUÁRIA OU VTS.....</b>               | <i>pág 38</i> |
| <b>9.2</b>      | <b>AUTORIDADE MARÍTIMA.....</b>                     | <i>pág 38</i> |
| <b>9.3</b>      | <b>PRTAICAGEM.....</b>                              | <i>pág 38</i> |
| <b>9.4</b>      | <b>REBOCADORES E OUTROS SERVIÇOS MARÍTIMOS.....</b> | <i>pág 40</i> |
| <b>10</b>       | <b>CONTATOS.....</b>                                | <i>pág 40</i> |
| <b>11</b>       | <b>DEFINIÇÕES.....</b>                              | <i>pág 42</i> |
| <b>APÊNDICE</b> | <b>.....</b>  | <i>pág 43</i> |

**REVISÕES**

**PÚBLICA**

| Revisão | Alterações     | Data | Elaboração  | Aprovação                               |
|---------|----------------|------|---|---|
| V.0     | Versão Inicial |      | Assessora Náutica Ana Cláudia - ACGR<br>IN Rubia Camila dos Santos - C3AG<br>ON Jacqueline Ferreira Vieira – C3JG<br>Ives Marcelo Xavier – T2YN | Assessora Náutica<br>Ana Cláudia - ACGR |
|         |                |      |   |   |

# 1. Procedimentos de Emergência

## 1.1 GERAL

### CONTATOS DE EMERGÊNCIA

| Organização            | Horário de Funcionamento | Telefone                                     | Celular         | VHF / UHF Chamada | VHF / UHF Conversação |
|------------------------|--------------------------|--|-----------------|-------------------|-----------------------|
| Controle Portuário VTS | N/A                      |  |                 |                   |                       |
| Rebocadores            | 24 horas / 7 dias        | (91) 4009-0050<br>/ 3754-3435 /<br>3754-3435 | (91) 98886-0572 | 16                |                       |
| Associação de Práticos | 24 horas / 7 dias        | (91) 4006-6550                               | -               | 16 / 06 / 11      | 06 / 11               |
| Corpo Bombeiros        | 24 horas / 7 dias        | (91) 3251-2487                               | (91) 98899-6552 | N/A               | N/A                   |
| Defesa Civil Estadual  | 24 horas / 7 dias        | 190  | -               | N/A               | N/A                   |
| SEMAS                  | 08 as 17 h               | (91)3184-6106<br>(91)3184-6115               | -               | N/A               | N/A                   |
| IBAMA                  | 08 as 17 h               | (91) 3284-5800                               | -               | N/A               | N/A                   |
| SAMU                   | 08 as 17 h               | 192  | -               | N/A               | N/A                   |
|                        |                          |  |                 |                   |                       |

### ÁREAS SENSÍVEIS PARA O MEIO AMBIENTE

A área do porto de Vila do Conde não incide diretamente em Unidades de Conservação legalmente instituídas. Porém, conta com uma unidade de conservação em suas proximidades, a no máximo 10 km de distância, como a APA Ilha do Combu, a APA Belém, e a APA do Arquipélago do Marajó, sendo esta última área tem como objetivo elaborar e executar o zoneamento ecológico-econômico, visando a conservação da biodiversidade, desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida da população marajoara (PDZ, 2024).

### DESCRIÇÃO GERAL DA ORGANIZAÇÃO DE COMBATE A EMERGÊNCIAS

| Tipo de Incidente      | Organização Responsável | Outras Organizações Envolvidas |                    |                               |                               |
|------------------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Colisão no Canal       | Capitania dos Portos    | Defesa Civil                   | TRANSPETRO         |                               |                               |
| Embarcação Encalhando  | Capitania dos Portos    | Defesa Civil                   | TRANSPETRO         |                               |                               |
| Colisão no Berço       | Capitania dos Portos    | TRANSPETRO                     | Defesa Civil       | Companhia Docas do Pará - CDP |                               |
| Embarcação Afundando   | Capitania dos Portos    | Defesa Civil                   | Corpo de Bombeiros | TRANSPETRO                    |                               |
| Incêndio na Embarcação | Navio                   | TRANSPETRO                     | Corpo de Bombeiros | Defesa Civil                  | Capitania dos Portos          |
| Incêndio no Berço      | TRANSPETRO              | Corpo de Bombeiros             | Defesa Civil       | Capitania dos Portos          | Companhia Docas do Pará - CDP |
| Poluição               | TRANSPETRO ou Navio     | Capitania dos Portos           | SEMAS              | IBAMA                         | Companhia Docas do Pará - CDP |

### PLANOS DE EMERGÊNCIA

#### O PEI (Plano de Emergência Individual)

A TRANSPETRO elaborou um PEI para as operações de ship to barge com o navio fundeado em Vila do Conde. Este documento tem como objetivo estabelecer procedimentos técnico-administrativos a serem adotados em incidentes de poluição por óleo que eventualmente venham a ocorrer durante as operações da Transpetro de transbordo entre navios e barcaças (ship-to-barge – STB) fundeado nas imediações do Porto de Vila do Conde, no município de Barcarena/PA, possibilitando, dessa forma, ações rápidas, eficientes e ordenadas, visando a preservar vidas e evitar ou minimizar danos às instalações e impactos a comunidades vizinhas e ao meio ambiente.

## COMUNICAÇÃO DE EMERGÊNCIA.

Para qualquer emergência, o terminal poderá interromper as operações em curso para que todos os recursos estejam voltados para mitigação do sinistro.

As ações e os contatos para cada tipo de emergência estão descritos no PEI do Terminal.

As ações a seguir listadas deverão ser adotadas, ou consideradas, no caso de ocorrer uma emergência durante a operação de STB fundeado:

- Parar a transferência;
- Soar o sinal de emergência;
- Informar à tripulação do navio e da barcaça sobre a natureza da emergência;
- Guardar os postos de emergência;
- Iniciar os procedimentos de emergência;
- Drenar e desconectar a linha de mangote de carga;
- Enviar amarradores para os postos de manobra de desamarração;
- Confirmar se as máquinas do navio e da barcaça estão prontas para uso imediato.

## SERVIÇOS LOCAIS DE EMERGÊNCIA

O corpo de bombeiros, a defesa civil, a polícia e tabela do item **1.1 GERAL**.

### PLANOS DE APOIO MÚTUO MARÍTIMO

Existe para o Porto de Vila do Conde O plano de ajuda mútua que tem por finalidade a atuação, de forma conjunta, de seus integrantes, na resposta a emergências nas instalações das empresas integrantes e respectiva área de atuação nas instalações dos portos e terminais organizados, mediante a utilização de recursos humanos e materiais de cada empresa ou instituição integrante, colocados à disposição do plano, sob a coordenação do integrante atingido pela emergência ou das autoridades competentes. O documento pode ser visualizado no site <https://www.cdp.com.br/plano-de-ajuda-mutua>

### 1.2 DERRAMAMENTO DE ÓLEO E LIBERAÇÃO DE VAPOR

Em caso de derrame causado pelo navio, este será o responsável incondicional pelo ressarcimento dos custos envolvidos.

O equipamento de combate a incêndio e o SOPEP do navio e da barcaça deverão estar prontos para uso imediato durante toda a operação de transbordo, em ambas as embarcações.

Os canhões de espuma do navio deverão estar apontados para as tomadas de carga em uso e preparados para a operação sem auxílio do homem. Deverá estar também disponível e alinhado o equipamento de combate a incêndio por espuma para uso imediato no convés

Os subitens abaixo descrevem os recursos disponíveis para combate a poluição nas áreas adjacentes ao terminal.

## **CAPACIDADE DE COMBATE DO TERMINAL**

Os recursos disponíveis no terminal para combate a situações de derrame de óleo estão relacionados no PCL, que está disponível em todas as áreas administrativas, operacionais e de manutenção do terminal.

### **COMBATE A DERRAME DE MÉDIO PORTE E GRANDE PORTE**

Organização designada para combater uma poluição significativa.

Nesses eventos são solicitados recursos regionais da TRANSPETRO / PETROBRAS. Esses recursos, sua prontidão e forma de acionamento estão descritos no PCL.

### **COMBATE A OUTRAS EMERGÊNCIAS DE GRANDE PORTE**

A TRANSPETRO dispõe de Grupo Especial de Contingências – GEC que, se acionado, prestará apoio a grandes emergências. O Plano de Emergência Individual - PEI do terminal relaciona as ações e os responsáveis para cada tipo de evento previsto, que possa ocorrer dentro de sua unidade, faixa de dutos ou embarcações e envolva terceiros.

Para os eventos que não estão previstos nesse documento a TRANSPETRO / PETROBRAS disponibilizará todos os recursos nacionais ou internacionais que estejam ao seu alcance.

## **1.3 INCÊNDIO E EXPLOSÃO**

Procedimentos a serem adotados encontram-se no Plano de Resposta à Emergências do Terminal de Outeiro – PRE & Plano de Emergência Individual - PEI

Ver item 1.1 Geral/ Planos de Emergência

## **1.4 EVACUAÇÕES (ROTA DE EVACUAÇÃO E MAPA DE PONTOS DE REUNIÃO)**

Se necessitar saber quais são os recursos disponíveis no Terminal, o seu representante solicitará uma cópia do documento que contém instruções para combater determinada emergência

## **1.5 COLISÃO / DANOS AO BERÇO**

Se necessitar saber quais são os recursos disponíveis no Terminal, o seu representante solicitará uma cópia do documento que contém instruções para combater determinada emergência.

## **1.6 EMERGÊNCIA MÉDICA**

O Terminal possui recursos disponíveis para pequenos atendimentos a emergências médicas.

## **1.7 VIOLAÇÃO DE SEGURANÇA**

Ver item **8.13 ATENDIMENTO AO ISPS CODE**

### 1.8 HOMEM AO MAR

Se necessitar saber quais são os recursos disponíveis no Terminal, o seu representante solicitará uma cópia do documento que contém instruções para combater determinada emergência.

### 1.9 AFASTAMENTO DE NAVIO ATRACADO

Se necessitar saber quais são os recursos disponíveis no Terminal, o seu representante solicitará uma cópia do documento que contém instruções para combater determinada emergência.

### 1.10 PARADA DE EMERGÊNCIA (ESD)

A parada de emergência será negociada com o navio no momento da liberação inicial.

### 1.11 POLÍTICA DE NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES

O seu representante solicitará uma cópia do documento que contém instruções para determinada emergência.

## 2. Políticas de Segurança, Meio Ambiente e Saúde

### 2.1 EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL (EPI's)

Deverão ser utilizados durante toda permanência do navio.

### 2.2 ACESSO AO TERMINAL (TRIPULANTES À TERRA E VISITANTES DA EMBARAÇÃO)

Para mais informações, o supervisor de segurança portuária do Terminal, que está capacitado de acordo com os requisitos exigidos pela IMO, poderá ser contatado pelo telefone do terminal (91) 3754-5201 / 3754-5200

### 2.3 DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA (ISPS CODE)

O Terminal possui implementadas medidas de proteção de segurança empresarial aplicáveis aos navios e às instalações portuárias, nos termos das exigências da Internacional Maritime Organization – IMO, mediante a adoção do código ISPS – Internacional Ship and Port Facility Security Code.

Em caso de necessidade, estas medidas de proteção podem ser acionadas pelo navio por intermédio do supervisor de segurança portuária do Terminal (PFSO – Port Facility Security

Officer) ou por meio do rádio VHF, canal de chamada 16 (o psfo não fica de prontidão no porto, o contato é via telefone.

O Terminal opera normalmente no nível 1 de segurança. Para mais informações, o supervisor de segurança portuária do Terminal, que está capacitado de acordo com os requisitos exigidos pela IMO, poderá ser contatado pelo telefone do terminal (91) 3754-5201 / 3754-5200.

## 2.4 ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS

Conforme ISGOTT, item 13.4, por questões de segurança e saúde do pessoal, o uso de álcool e drogas tem efeito perigoso no desempenho, comportamento e insegurança no local de trabalho. Assim, não é permitido o consumo de álcool ou uso de drogas ilícitas no Terminal da **Transpetro**.

A **Transpetro** para apoiar os esforços das autoridades internacionais no combate ao tráfico ilícito de drogas e uso de álcool em locais não permitidos, cumpre as medidas preventivas pertinentes para evitar o uso, posse, distribuição dessas substâncias criminosas

## 2.5 FUMO

Os locais de fumo deverão ser identificados e os requisitos para fumo observados.

## 2.6 EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS PORTÁTEIS E LUZES DESPROTEGIDAS

Todos os equipamentos elétricos portáteis utilizados deverão ser do tipo intrinsecamente seguro e à prova de explosão.

Só será permitido o uso, no convés, de iluminação elétrica intrinsecamente segura e à prova de explosão durante a permanência do navio no píer.

## 2.7 MANUTENÇÃO A BORDO ENQUANTO ATRACADO

Enquanto o navio estiver atracado, não poderão ser efetuados reparos ou trabalhos de manutenção que envolvam ou possam envolver risco de centelhas ou outros meios de ignição. Em casos extremos – onde a manutenção for imperiosa - todas as normas de segurança deverão ser observadas e atendidas. Qualquer tipo de reparo que implique em alguma restrição do navio durante a estadia deverá ser previamente autorizado pela Autoridade Portuária. Salienta-se que, em todos os casos, é expressamente vedado realizar qualquer tipo de manutenção que importe em restrição da máquina, que impeça ou dificulte a movimentação do navio por seus próprios meios.

## 2.8 MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAS

Acordado junto ao terminal.

## 2.9 FICHA DE DADOS DE SEGURANÇA (FDS)

Para todo produto químico classificado como perigoso ou cujos usos previstos ou recomendados derem origem a riscos a segurança e saúde dos trabalhadores a FDS é obrigatória.

### 2.10 BENZENO E H2S

Os riscos associados a substâncias tóxicas presentes na carga manuseada deverão ser devidamente identificados e entendidos.

### 2.11 ELETRICIDADE ESTÁTICA

Deve-se atentar com as precauções para prevenção dos riscos de ignição por centelha de eletricidade estática durante as medições, amostragens, conexões e operações de carga/descarga.

## 3. Informações Gerais

Informações a respeito do Terminal podem ser obtidas nas publicações a seguir

### 3.1 CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

O Porto de Vila do Conde e seus acessos constam nas Cartas Náuticas nº 304 e 321 da DHN, devendo ser consultado o Roteiro, Capítulo IV, bem como as informações divulgadas nos Avisos aos Navegantes.

#### Cartas

| Área                                 | Número da Carta |                        |                   |        |
|--------------------------------------|-----------------|------------------------|-------------------|--------|
|                                      | Brasil (DHN)    | US Hydrographic Office | British Admiralty | Outras |
| De Salinópolis ao Canal do Espadarte | 302             | -                      | -                 | -      |
| Do Cabo do Maguari a Mosqueiro       | 303             | -                      | -                 | -      |
| De Mosqueiro a Vila do Conde         | 304             | -                      | -                 | -      |
| Abaetetuba (Fundeadouro)             | 305             | -                      | -                 | -      |
| Porto de Belém                       | 320             | -                      | 397               | -      |
| Porto de Vila do Conde               | 321             | -                      | -                 | -      |

FONTE: Catálogo de Cartas e Publicações – DHN – 14ª ED. 2021-2025.

#### Outras Publicações

Além das informações contidas nas Cartas Náuticas acima referidas, outras informações e dados acerca do Terminal podem ser obtidos nos documentos abaixo:

| Tipo / Assunto  | Editor ou Fonte   |
|---|---|
|   | Brasil (DHN)  |
| <b>Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos - CPAOR</b> | NPCP – CPAOR - 2022, Revisão 1                                  |
| <b>NORMAM – Normas da Autoridade Marítima</b>                 | Autoridade Marítima – Capitania dos Portos da Amazônia Oriental |
| <b>Roteiro – Costa Norte</b>                                  | Diretoria de Hidrografia e Navegação - DHN                      |
| <b>Lista de Faróis</b>  | Diretoria de Hidrografia e Navegação - DHN                      |
| <b>Tábua de Marés</b>   | Diretoria de Hidrografia da Marinha do Brasil                   |

### 3.2 POLÍTICA DE COMUNICAÇÃO NAVIO/TERMINAL

Ver itens a seguir.

### 3.3 DOCUMENTOS E TROCAS DE INFORMAÇÕES

As embarcações que demandarem o porto/terminal de Belém, Miramar, Agropalma, Tapanã, Outeiro, Vila do Conde, Ponta da Montanha, Imerys Rio Capim Caulim (RCC), terminal Fronteira Verde (TERFRON) e demais portos localizados nos municípios da jurisdição da CPAOR, deverão cumprir os procedimentos abaixo estabelecidos em complemento às Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM)\* /DPC), referente aos procedimentos de entrada, despacho e saída.

| Informações  | Preparado por: |        |       | Entregue para : |        |       | Comentário                   |
|--|----------------|--------|-------|-----------------|--------|-------|------------------------------|
|  | Terminal       | Navios | Ambos | Terminal        | Navios | Ambos |                              |
| <b>Antes da Chegada</b>                                      |                |        |       |                 |        |       |                              |
| Estimativa de Chegada (ETA) e informações sobre a embarcação |                | X      |       | X               |        |       | Conforme ANEXO E             |
| Informações essenciais sobre o Terminal                      | X              |        |       |                 | X      |       | Conforme ANEXOS B e C        |
| <b>Antes da Transferência da Carga ou do Bunker</b>          |                |        |       |                 |        |       |                              |
| Detalhes da carga, "slop" ou lastro a bordo                  |                | X      |       | X               |        |       | Conforme ANEXO E             |
| Informações essenciais à operação. (completar no local)      | X              |        |       |                 | X      |       | Conforme ANEXO E             |
| Lista de Verificação de Segurança Navio/Terminal             |                |        | X     |                 |        | X     | Conforme ISGOTT ED. 6 REV 0. |
| Detalhes da carga, "slop" ou lastro a bordo                  |                | X      |       | X               |        |       | Conforme ANEXO E             |
| <b>Durante a Transferência da Carga ou do Bunker</b>         |                |        |       |                 |        |       |                              |

|   |  |   |   |   |  |   |  |
|---|--|---|---|---|--|---|--|
| Repetir a Lista de Verificação de Segurança                       |  |   | X |   |  | X | Conforme ISGOTT ED. 6 REV 0  |
| <b>Após a Transferência da Carga ou do Bunker, antes da saída</b> |  |   |   |   |  |   |  |
| Informações necessárias para desatracação do Navio                |  |   | X |   |  | X | Quantidade de combustíveis e água a bordo                              |
| <b>Após a desatracação, na saída do Porto</b>                     |  |   |   |   |  |   |  |
| Informações relativas aos dados de saída do Porto                 |  | X |   | X |  |   | Horário oficial de saída do Porto e horário de desembarque do Prático. |

### 3.4 HORÁRIOS DE OPERAÇÃO

Não há restrições a horários para atracar/desatracar, devendo ser observada a maré;

### 3.5 HORÁRIO LOCAL

Brasília Time em UTC-03:00

### 3.6 LÍNGUAS DE COMUNICAÇÃO

A comunicação do navio/terminal deverá ser feita em português ou Inglês.

### 3.7 TELEFONES ÚTEIS

Ver item 10. **Contatos**

### 3.8 PROCEDIMENTOS DE MONITORAMENTO AMBIENTAL

Planos, estudos e programas ambientais executados

O Porto de Vila do Conde possui o Plano de monitoramento ambiental que resultam em variados relatórios, conforme relação abaixo:

- I Relatório do material a ser dragado;
- II. Relatório da análise da água durante a dragagem;
- III. Relatório da análise da água após a dragagem;
- IV. Relatório da qualidade da água do porto e estudo limnológico do rio Pará;
- V. Estudo de Batimetria da área do porto; e
- VI. Relatórios de qualidade da água (semestrais).

## 4. Descrição do Porto ou do Fundeadouro

### 4.1 DESCRIÇÃO GERAL

O Porto de Vila do Conde localiza-se na rodovia PA-481, Km 2, município de Barcarena, Estado do Pará. Situa-se à margem direita do Rio Pará, no local denominado Ponta Grossa, a cerca de 3,3 km a jusante da Vila Murucupi, nova denominação da antiga Vila do Conde, em frente à Baía de Marajó, formada, dentre outros, pela confluência dos rios Tocantins, Guamá, Moju e Acará. Está integrado ao Complexo Portuário Industrial de Vila do Conde (REP, 2020).



**FIGURA 01:** Poligonal do Porto de Vila do Conde.

Fonte: Site da CDP.

### 4.2 LOCALIZAÇÃO

O Porto de Vila do Conde (evidenciado na Figura 1) encontra-se situado na Ponta Grossa, na rodovia PA-481, km 2, município de Barcarena, Estado do Pará, à margem direita do Rio Pará.

**Coordenadas:**

As instalações do terminal estão situadas nas seguintes coordenadas:

- ✓ Latitude: 01° 32' 37.2" S
- ✓ Longitude: 048° 44' 47.4" W

O Porto de Vila do Conde abrange uma área territorial de 3.958.879m<sup>2</sup>, correspondente a terminais arrendados e áreas públicas para movimentação de cargas. Na Figura 2 apresenta-se uma vista aérea das instalações portuárias.



**FIGURA 02:** Porto de Vila do Conde.

Fonte: PDZ, 2024.

**Coordenadas da Poligonal do Porto Organizado**

Na Tabela 1 detalham-se as coordenadas geodésicas da Poligonal do Porto Organizado de Vila do Conde, conforme decreto que a estabeleceu.

**Tabela 1** – Coordenadas Geográficas da Poligonal do Porto Organizado

| Vértices | Coordenadas geodésicas (SIRGAS 2000) |                  | Vértices | Coordenadas geodésicas (SIRGAS 2000) |                  |
|----------|--------------------------------------|------------------|----------|--------------------------------------|------------------|
|          | Latitude                             | Longitude        |          | Latitude                             | Longitude        |
| 1        | 1° 25' 50.20" S                      | 48° 44' 14.16" W | 9        | 1° 32' 48.72" S                      | 48° 44' 11.93" W |
| 2        | 1° 27' 08.25" S                      | 48° 42' 39.35" W | 10       | 1° 32' 57.48" S                      | 48° 44' 17.39" W |
| 3        | 1° 30' 09.79" S                      | 48° 44' 54.69" W | 11       | 1° 32' 57.77" S                      | 48° 44' 16.90" W |
| 4        | 1° 31' 11.34" S                      | 48° 43' 41.23" W | 12       | 1° 34' 01.60" S                      | 48° 44' 56.22" W |
| 5        | 1° 31' 50.13" S                      | 48° 44' 08.16" W | 13       | 1° 33' 40.40" S                      | 48° 45' 29.98" W |
| 6        | 1° 32' 01.56" S                      | 48° 44' 04.69" W | 14       | 1° 33' 33.86" S                      | 48° 46' 57.71" W |
| 7        | 1° 32' 03.74" S                      | 48° 44' 01.24" W | 15       | 1° 36' 18.21" S                      | 48° 48' 57.37" W |
| 8        | 1° 32' 40.92" S                      | 48° 44' 24.49" W | 16       | 1° 34' 34.60" S                      | 48° 51' 03.82" W |

Fonte: PDZ, 2024.

### 4.3 APROXIMAÇÃO DO TERMINAL

#### CANAL DE ACESSO

O canal de acesso ao Porto Organizado de Vila do Conde tem início junto a barra do rio Pará, na baía do Marajó. O canal tem como extremo oeste o Cabo Maguari, localizado na Ilha de Marajó e como extremo leste a Ponta da Tijoca, localizada na Ilha dos Guarás. No trecho compreendido entre a foz do rio Pará e o PVC, o canal apresenta largura média para navegação de 400 m e extensão da ordem de 160 Km. A transição ao trecho fluviomarítimo dá-se pelo Canal do Quiri ou pelo Canal do Espadarte.

Navios que demandam o porto, necessariamente, trafegam em área fluviomarítima com suporte nas Cartas Náuticas da Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN da Marinha do Brasil N° 21400 (Do Cabo do Maguari a Ponta do Buiçucanga), N° 303 (Cabo Maguari a Mosqueiro) e N° 304 (Rio Pará de Mosqueiro a Vila do Conde) e nas estações maregráficas Cabo Maguari (20527), Ilha dos Guarás III (20535), Ilha do Mosqueiro (10525), Porto de Vila do Conde (10566) e Porto de Belém (10520).

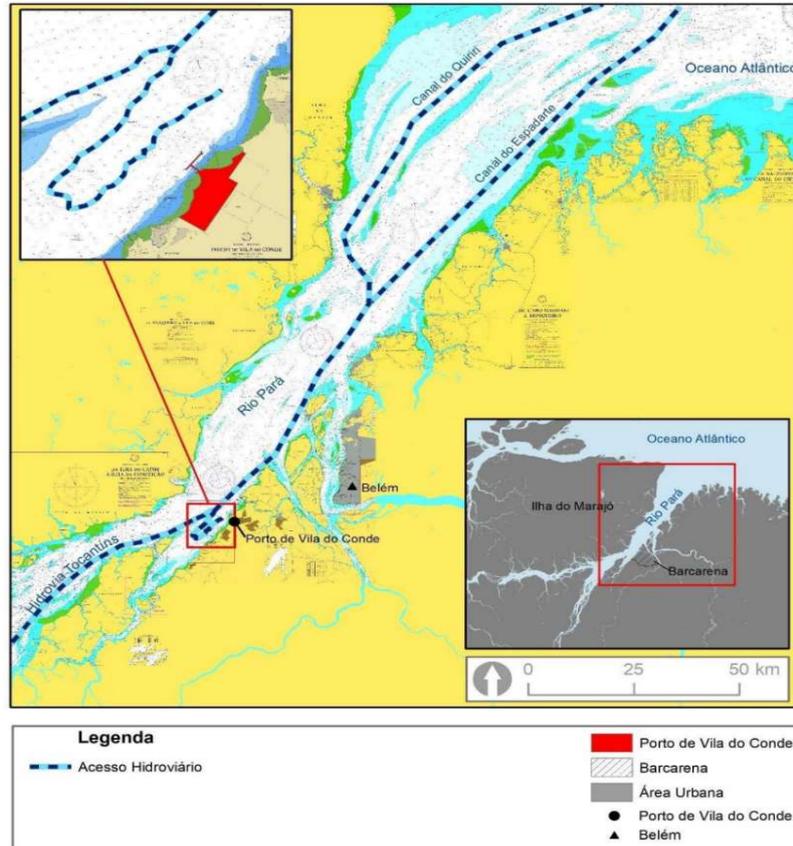
No canal do Quiriri pode navegar navios com calado de até 14,0 m, conforme estabelecido na Portaria N° 83 da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - CPAOR, de 06 de julho de 2023. O Canal do Espadarte é acessado por navios com calados menores que aqueles navios que navegam no Canal do Quiriri. Nesse canal o calado máximo é de 12,20 m, conforme preconizado no Item 2 do ANEXO 1-B da Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – NPCP de 2022.

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – CPAOR, através da Portaria N° 101/CPAOR, de 02 de agosto de 2019, temporariamente, reduziu o calado dos navios que demandam o Canal do Espadarte, para 11 m, na região compreendida entre o través da Ponta do Taipu até o través da Ponta do Carmo (Canal do Taipu).

Navios acessando o PVC pelo Canal do Quiriri, com base nos preceitos legais estabelecidos pelas portarias e NPCP em referência, para que possam desfrutar da adoção de calado máximo de 13,80 m, com maré média de 3,20 m e folga abaixo da quilha de 1,50 m, precisam navegar em toda a extensão do canal com profundidades reduzidas às Cartas Náuticas referenciadas de 12,10 m.

De forma adversa, navios navegarão com segurança em toda a extensão do canal de acesso ao PVC, sempre que as profundidades reduzidas aos níveis de redução da Carta Náutica em referência forem maiores que as soma do calado, adicionado da folga normativa abaixo da quilha,

subtraída da maré no instante em análise. **A Figura 03** é um mapa de localização dos canais de acesso ao porto de Vila do Conde.



**FIGURA 03:** Acessos hidroviários ao Porto de Vila do Conde.

Fonte: PDZ, 2024.

### ACESSO AO TERMINAL

**Acessos Rodoviários:** A ligação de Belém ao Porto de Vila do Conde pode ser feita pela BR-316 até o Município de Marituba, seguindo após pela Alça Viária até entrocamento com a PA-151 e daí para a Vila do Conde no km 2 da PA-481. Todo o trajeto tem 120 km.

**Acesso Rodo-fluvial:** É realizada através da travessia em balsas, serviço 24 horas, até o Terminal do Arapari (10km~1h). Desse local tomando a rodovia PA-151 até o entroncamento com a PA-483, (~22km), prosseguindo até o km 2 da PA-481 (~20km).

**Acesso Fluvio-marítimo:** Através da Barra do Rio Pará, que deságua no Atlântico, com 500 m de largura e 170km de extensão.

### FUNDEADOUROS

Áreas de fundeio estabelecidas no Decreto 8.394/2015 são as seguintes.

| Área de Fundeio   | Observações  |
|-------------------|--|
| Fundeio Nº 01     | a) LAT 01° 30,5' S e LONG 048° 45,0' W;<br>b) LAT 01° 30,0' S e LONG 048° 45,7' W;<br>c) LAT 01° 33,5' S e LONG 048° 47,5' W; e<br>d) LAT 01° 33,0' S e LONG 048° 48,2' W.                                       |
| Fundeio Nº 02     | Para navios em quarentena.<br>a) LAT 01° 33,20' S e LONG 048° 48,50' W;<br>b) LAT 01° 33,60' S e LONG 048° 48,20' W;<br>c) LAT 01° 33,70' S e LONG 048° 48,90' W; e<br>d) LAT 01° 34,00' S e LONG 048° 48,60' W. |
| <b>Observação</b> | Os navios deverão fundear a mais de 1 milha das linhas externas que delimitam os terminais.  |

Fonte: NPCP, 2022.

### FUNDEIO PROIBIDO

O fundeio é proibido nas seguintes áreas (carta náutica 320):

Entre a Base Naval de Val-de-Cães e o terminal de Miramar, na área delimitada na carta por linha de limite de área restrita;

A sudoeste do Igarapé do Una (01°25,3'S – 048°29,9'W), na área delimitada na carta por linha de limite de área restrita; e

No canal dragado, sem autorização expressa da Capitania dos Portos. (Roteiro costa norte 2020 – 2024).

### AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO

A margem direita do rio Pará é normalmente utilizada no posicionamento do navegante que se destina ao Porto de Vila do Conde.

Os pontos mais característicos desta margem são os seguintes:

- Carta 304

Da ilha do Mosqueiro à ilha Carnapijó o rio Pará é muito largo, com 9M de extensão entre suas margens, formando a baía de Marajó.

Em todo esse trecho do rio Pará as profundidades da área navegável variam de 10m a 40m; as margens são baixas, sem acidentes geográficos notáveis, constituídas por barrancos cobertos de vegetação densa ou por campos alagados; desembocam inúmeros rios; e estão situadas várias localidades ribeirinhas.

Ilha do Mosqueiro (01°09'S – 048°28'W) – Na ponta do Chapéu Virado, na parte norte de Mosqueiro, fica o Farol Chapéu Virado, um tubo metálico branco sobre concreto armado, tendo uma placa de visibilidade com faixas brancas e encarnadas, 10m de altura e luz isofásica verde na latitude de 11m com alcance de 13m. 3m a ENE do farol há uma torre notável.

Ilha Tatuoca – 4m a SSW do farol Chapeu Virado, assinala o extremo norte da margem esquerda do canal que dá acesso ao porto de Belém, denominado canal do Mosqueiro. Na ponta norte da

ilha fica o farolete Tatuoca, com 11m de altura, 2 grupos de luzes rápidas brancas na altitude de 12m com alcance de 9m e setor de visibilidade de 220° (081° a 301°);

Icoaraci – 8m ao S de Mosqueiro, localidade na margem do rio, bem edificada e iluminada. Com Icoaraci pelo través do navio já são avistados os edifícios mais elevados, as torres das igrejas e algumas chaminés notáveis da cidade de Belém.

➤ Cartas 304 e 320

Farolete Forte da Barra (01°22,65'S – 048°29,56'W) – 12m de altura e luz rápida branca na altitude de 13m com alcance de 9m, sobre uma pequena ilha rochosa, ilha do Forte da Barra, situada junto a margem direita do canal de acesso ao porto de Belém;

Farol Belém (01°27,92'S – 048°30,32'W) – 42m de altura e luz de lampejo branco na altitude de 45m com alcance de 15m, na baía de Guajará.

A margem esquerda do rio Pará é normalmente utilizada apenas pelas embarcações de navegação interior que se destinam à cidade de Soure e demais localidades da ilha do Marajó.

➤ Carta 321

Farolete Pedra Grande – 8,3m a SSE do farolete de Itaguari, um tubo metálico, amarelo com uma faixa larga horizontal preta, com placa de visibilidade, marca de tope e refletor radar, 11m de altura e luz rápida em grupos de 9 emissões na altitude de 12m com alcance de 5m, ao Sul do Pier do Porto de Vila do Conde, margem direita do rio Pará.

#### 4.4 ÁREAS DE MANOBRA

##### Bacia de Evolução

Compete à Administração do Porto, sob coordenação da autoridade marítima, estabelecer, manter e operar o balizamento da bacia de evolução do porto. Ademais, o Porto de Vila do Conde, que apresenta às adjacências de seus berços profundidades reduzidas da ordem de 20 m, não dispõe de demarcação de bacia de evolução, onde de acordo com a praticagem, não há restrições para manobras.

Com base em preceitos normativos vigentes, tendo em observância o sentido das correntes de maré, quando da atracação dos navios em cada berço, as áreas selecionadas à evolução de giro dos navios, quando necessárias às manobras de atracação ou desatracação, devem ter diâmetros circunscritos de, pelo menos, duas vezes e meia o comprimento do navio e profundidades reduzidas compatíveis (PDZ, 2024).

#### 4.5 FATORES AMBIENTAIS

Devido estar localizado ao norte do Trópico de Capricórnio, o clima da região é tropical. A temperatura média anual é superior a 26°C e a temperatura média do mês mais frio é superior a 18°C. A umidade relativa do ar é elevada, geralmente acima de 85% nas primeiras horas da tarde.

##### Ventos Predominantes

Os ventos predominantes em todo o ano são de NE, conhecidos por *marajó*, que sopram com mais frequência a tarde, os ventos são, em geral, moderados e a visibilidade boa, exceto por

ocasião dos aguaceiros equatoriais que podem ser precedidos de fortes ventanias e causam queda acentuada de visibilidade.

#### **Ondas e vagas**

Não existem registros de ondas capazes de prejudicar as manobras de atracação, desatracação e operações de navios.

#### **Precipitação Pluviométrica**

No inverno, há chuva constante na região. O período de maior concentração de chuva vai de dezembro a abril, considerado na região como inverno, sendo a precipitação máxima de 470mm/mês referente a abril. No verão, que vai de junho a setembro, o nível de precipitação decresce até o mínimo de 48mm/mês, em setembro.

#### **Tempestades com Raios**

Com poucas ocorrências, entretanto com frequência maior no período chuvoso, que vai de dezembro a abril.

#### **Visibilidade**

Normalmente considerada boa a excelente, pode ser drasticamente reduzida no período de chuvas, de dezembro a abril.

#### **Correntes da Maré e outras correntes**

A maré tem característica semidiurna, com a amplitude decrescendo à medida que se aproxima dos estreitos. As alturas do nível médio sobre o nível de redução da carta são as seguintes: 2,75m em Salinópolis, 2,26m em Colares, 1,84m em Mosqueiro e 1,80m em Belém. Os valores normais da maré e da corrente de maré podem ser alterados sensivelmente pelas grandes enchentes e vazantes dos rios, assim como por situações anormais de vento.

## **5. Descrição do Terminal**

O Porto de Vila do Conde abrange uma [área territorial de 3.748.891,74 m<sup>2</sup>](#). Seu território é constituído de vias de tráfego asfaltadas e iluminadas disponíveis à utilização para movimentação de cargas.

**Estruturas de acostagem:** o porto dispõe de três instalações acostáveis distintas, a saber: Terminal de Múltiplo Uso 1 – TMU-1 destinado à atracação de navios, Terminal de Graneis Líquidos – TGL destinado a atracação de navios e barcaças e Terminal Rodo-fluvial destinado a atracação com barcaças.

**TMU-1:** instalação acostável configurado em formato de “T”, construída em concreto pré-moldado, assentes sobre estacas inclinadas, executados em concreto armado, sendo composto pelo píer 100, localizado à esquerda das pontes de acesso, possuindo dois berços paralelos e pelos píeres 200, 300 e 400, localizados a direita e no mesmo alinhamento píer 100, também com dois berços paralelos cada um. Os píeres possuem cabeços de amarração com capacidade para 90 t e defensas elásticas instaladas nos berços externos e no berço 102 para receber navios de até 60.000 TPB e nos berços internos para navios de até 45.000 TPB.

**Píer 100:** possui dois berços de atracação, sendo o berço externo 101 com 293m de extensão,

comprometido e aparelhado com equipamentos para movimento de bauxita (cabotagem), e berço interno 102 com 252m de extensão, destinado a exportação de alumina e importação de coque e piche (longo curso) e carga geral, arrendado Alunorte (prioridade de atracação para os navios agenciados pela ALUNORTE) – utilizados nas plantas industriais do pólo aluminífero, Alunorte S/A e Albrás S/A. Neste berço, também se processam as operações com carga geral em fluxos de exportação tais lingotes de alumínio em volumes de cargas unitizados.

**Pier 200:** possui dois berços 201 e 202 com extensão de 210m, sendo no berço 201 realizadas operações de carga geral e granel sólido e no berço 202 operam com carga geral.

[Portaria nº 32 CPAOR 08 03 18](#)

**Pier 300:** possui dois berços 301 e 302 com extensão de 254m, sendo o berço 301 preferencial para descarga de navios com contêineres e o berço 302 para operações de carga geral.

**Pier 400:** possui dois berços 401 e 402 com extensão de 254m, sendo no berço 401 realizadas operações de carga geral e contêineres e no berço 402 operam com carga geral.

[Portaria nº 68 CPAOR](#)

**Terminal de Granel Líquido – TGL:** equipado com uma ponte metálica de dois pavimentos com 1.309m de comprimento que liga o continente a plataforma de acostagem, onde o primeiro pavimento se destina ao tráfego de carros utilitários e o segundo para instalação das tubovias, bem como, duas plataformas de acostagem constituídas por laje e blocos assentes sobre estacas, executadas em concreto armado, destinadas as operações com navios e barcas. A plataforma de navios conta com o berço 501 destinado para navios de até 60.000 TPB que operam na descarga de soda cáustica e óleo combustível e a plataforma de barcas conta com o berço 502 destinado para barcas de até 12.000 TPB que operam no carregamento de óleo combustível. O terminal possui oito dolphins constituídos por blocos assentes sobre estacas, executados em concreto armado, sendo quatro destinados à atracação/amarração e quatro à amarração.

**Terminal Rodo-fluvial:** possui uma rampa para barcas, constituída por laje assente sobre pilares, executados em concreto armado, locada transversalmente ao rio, com extensão de 75m e que realiza operações com granel sólido e carga geral.

### 5.1 LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL

O Terminal está localizado na posição GPS Lat. **01° 32' 37.2" S** e Long. **048° 44' 47.4" W**

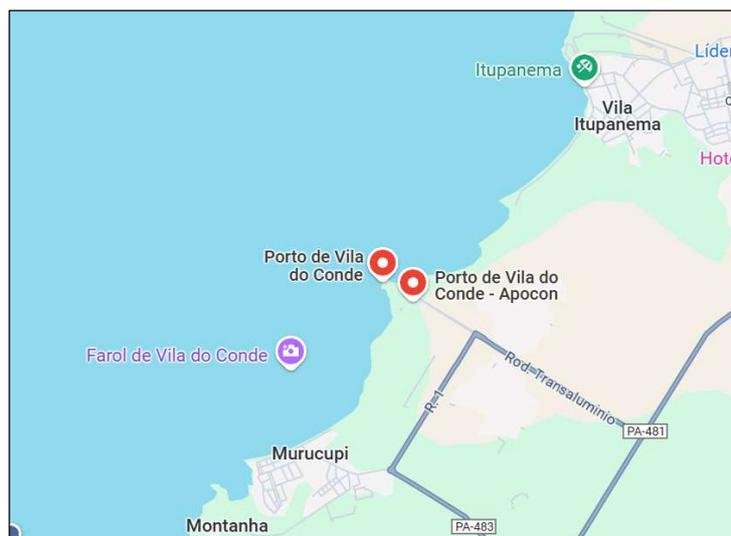




Figura 04: Localização do Porto de Vila do Conde (Carta DHN 321).

## 5.2 ACOSTAGEM DO TERMINAL



Figura 05: Instalações de acostagem do Terminal de Vila do Conde.

Fonte: PDZ, 2024

### 5.3 CONDIÇÕES DE ACEITAÇÃO DO NAVIO

Durante a estadia do navio no porto são realizadas várias ações para possibilitar uma operação segura e gerenciar os riscos de forma a minimizá-los.

Navios que apresentem problemas pregressos não serão aceitos, sendo-lhes negada a permissão para operar no porto. Ações que desrespeitem os prazos normais para este fim não serão da responsabilidade da Petrobras/Transpetro.

Em todas as fases, conforme descrito nos subitens a seguir, as providências são tomadas com o objetivo de facilitar as operações e planejá-las adequadamente.

Ver item **7.1.1 RECUSA DE OPERAÇÃO**

### 5.4 GERENCIAMENTO E CONTROLE

Durante a estadia das embarcações no Terminal de Vila do Conde, são realizadas várias ações para possibilitar uma operação segura e gerenciar os riscos de forma a minimizá-los. Em todas as fases, conforme descritas a seguir, as providências são tomadas com o objetivo de facilitar as operações e planejá-las adequadamente. Dentre as ações planejadas incluem-se a troca de informações apropriadas e a concordância, entre as partes envolvidas, dos padrões de segurança a serem executados. Alguns dos itens a serem tratados, embora não exaustivos, são mencionados a seguir, podendo outros, que se considerem relevantes para garantir condições operacionais seguras, serem acordados entre as partes que realizam as operações.

### 5.5 PRINCIPAIS RISCOS

#### RISCOS À NAVEGAÇÃO

##### Da Barra Norte do Rio Amazonas à Barra do Rio Pará

Na navegação ao largo, as profundidades abaixo de 20m devem ser evitadas, em virtude das frequentes variações de profundidade e mudanças de posição dos bancos. A existência de vegetação à deriva e troncos de árvore arrancados das margens dos rios, na superfície ou submersos, constitui outro perigo à navegação que exige especial atenção.

Do local de embarque e desembarque de práticos, em frente à cidade de Salinópolis, à barra do rio Pará, não se deve navegar entre a costa e a isóbata de 10m; nesta área há inúmeros bancos, o fundo é sujo e o mar arrebenta. Nas profundidades acima de 10m devem ser evitados os seguintes perigos (Conforme Roteiro Costa Norte):

- ✓ Pedra da Corvina

- ✓ Banco Piraquembáua de Fora
- ✓ Baixo do Espadarte (ou banco do Bragança)
- ✓ C.S Rio Guaíba (00°27,09'S – 047°52,85'W)
- ✓ Bancos da Tijoca.

### Rio Pará, do porto de Belém aos estreitos

## RESTRIÇÕES GERAIS

Atualmente o terminal já é homologado para a operação de navio de granel sólido com até 60.000 DWT. Com comprimento máximo de 293 m e calado de até 13,8 m. Os navios que operam no terminal são de granel sólido, carga geral, Container e granel líquido.

## AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO E ATRACAÇÃO

Não existem equipamentos para auxiliar/monitorar nos Piers para auxiliar nas manobras de aproximação/atracação.

# 6. Descrição dos Berços

## 6.1 DETALHES DOS BERÇOS

A utilização das instalações de acostagem será devida pelas facilidades portuárias constituídas pelas pontes de acesso, pieres, defensas e cabeços de amarração, instalações elétricas, hidráulicas e de segurança e será cobrada por metro linear de cais ocupado, ou fração de dia, ou ainda por qualquer outra forma contratada ou convencionada. Vide figura abaixo:



Figura 06: Berços do Terminal de Vila do Conde

Fonte: PDZ, 2024.

- ✓ **Instalações de acostagem:** No que concerne às instalações de acostagem do porto em questão, tem-se que estas constituem-se por plataformas, boias, dolphins, píeres, cais e rampa de roll-on/roll-off, que se encontram situadas na localidade da Baía do Marajó, região naturalmente abrigada, em que as condições de acesso marítimo e de abrigo do Porto de Vila do Conde são naturais, não exigindo a execução de obras de espigões ou quebra-mares.

O Porto de Vila do Conde possui estrutura para atracação composta por dois píeres com características para os berços externos descritas na Tabela 01 a seguir.

**Tabela 01: Características Físicas dos Berços Operacionais 01 - Externos.**

| Características                  | Berço         |                           |                                   |                       |                       | Rampa                     |
|----------------------------------|---------------|---------------------------|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|
|                                  | 101           | 201                       | 301                               | 401                   | 501                   |                           |
| <b>Comprimento</b>               | 293 m         | 210 m                     | 254 m                             | 254 m                 | 285 m                 | -                         |
| <b>Tipo de Carga</b>             | Granel Sólido | Carga Geral e Granel Sól. | Carga Geral Granel Sól. Contêiner | Carga Geral Contêiner | Granel Líquidos       | Carga Geral e Granel Sól. |
| <b>Largura</b>                   | 45 m          | 52 m                      | 52 m                              | 52 m                  | 20 m                  | -                         |
| <b>Calado Máximo Recomendado</b> | 13,80         | 13,80                     | 13,80                             | 13,80                 | 13,80                 | 2,50                      |
| <b>Profundidade</b>              | 20,00         | 20,00                     | 20,00                             | 20,00                 | 14,30                 | 2,5                       |
| <b>Ano de Construção</b>         | 1980          | -                         | -                                 | 2008                  | 2003                  | -                         |
| <b>Capacidade de Carga</b>       | -             | 30 kN/m <sup>2</sup>      | 100 kN/m <sup>2</sup>             | 100 kN/m <sup>2</sup> | 100 kN/m <sup>2</sup> | -                         |
| <b>Pavimentação</b>              | Concreto      | Concreto                  | Concreto                          | Concreto              | Concreto/metálico     | -                         |
| <b>Capacidade (DWT)</b>          | 60.000 t      | 55.000 t                  | 55.000 t                          | 55.000 t              | 60.000 t              | -                         |
| <b>LOA Máximo (m)</b>            | 200 m         | 160 m                     | -                                 | -                     | -                     | -                         |

Fonte: Site CDP, 2021.

Em complementação, tem-se na Tabela 02 a evidenciação das características físicas dos berços operacionais internos.

**Tabela 02: Características Físicas dos Berços Operacionais 02 – Internos.**

| Características                  | Berço                     |                           |                         |                       |                       |
|----------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                                  | 102                       | 202                       | 302                     | 402                   | 502                   |
| <b>Comprimento</b>               | 252 m                     | 210 m                     | 254 m                   | 254 m                 | 125 m                 |
| <b>Tipo de Carga</b>             | Carga Geral Granel Sólido | Carga Geral e Granel Sól. | Carga Geral Granel Sól. | Carga Geral           | Granel Líquidos       |
| <b>Largura</b>                   | 45 m                      | 52 m                      | 52 m                    | 52 m                  | 10 m                  |
| <b>Calado Máximo Recomendado</b> | 12,50                     | 9,00                      | -                       | 10,00                 | 13,80                 |
| <b>Profundidade</b>              | 11,50                     | 18,00                     | -                       | 12,00                 | 14,80                 |
| <b>Ano de Construção</b>         | 1980                      | 1996                      | 2008                    | 2008                  | 2007                  |
| <b>Capacidade de Carga</b>       | -                         | 30 kN/m <sup>2</sup>      | 100 kN/m <sup>2</sup>   | 100 kN/m <sup>2</sup> | 100 kN/m <sup>2</sup> |
| <b>Pavimentação</b>              | Concreto                  | Concreto                  | Concreto                | Concreto              | Concreto              |
| <b>Capacidade (DWT)</b>          | 25.000 t                  | 40.000 t                  | 40.000 t                | 40.000 t              | 40.000 t              |
| <b>LOA Máximo (m)</b>            | 200 m                     | 160 m                     | -                       | -                     | -                     |

Fonte: Site CDP, 2021.

## Armazenagem

**Armazém:** 1 (um) coberto medindo 50mx150m, ocupando uma área de 7.500 m<sup>2</sup>. Cobertura em telhas de alumínio e dotado de instalações para escritório.

**Pátio:** Externo ocupa uma área de 13.000 m<sup>2</sup> e outro para lingotes.

**Dentro da área do porto:** 4 (quatro) silos com capacidade de 13.500 toneladas, 2 (dois) armazéns de 7.500 m<sup>2</sup>, 04 (quatro) tanques de armazenamento de graneis líquido e 02 pátios preparados em concreto armado para armazenagem de graneis e cargas gerais com áreas de 25.000 m<sup>2</sup> e 19.338 m<sup>2</sup>, sendo este dividido em 2 (duas) pilhas de 4.446,88 m<sup>2</sup> e 5.329 m<sup>2</sup> cada.

**Fora da área do porto:** 3 (três) silos de 30.000 toneladas. para estocagem de alumina; 6 (seis) silos, sendo dois com capacidade para 7.000 toneladas. Cada, 4 (quatro) silos com capacidade para 3.500 toneladas. cada, para estocagem de coque e 2 (dois) pátios para estocagem de bauxita com capacidade de 150.000 toneladas cada ([Porto de Vila do Conde - Portal CDP](#)).

### Movimentação de Carga

O Porto de Vila do Conde tem sua vocação voltada para a operação com graneis minerais, registrando com isso suas maiores movimentações, tendo ainda os graneis agrícolas, líquidos, carga viva, carga geral e contêineres.



**FIGURA 07:** Navio em operação atracado no píer 101.

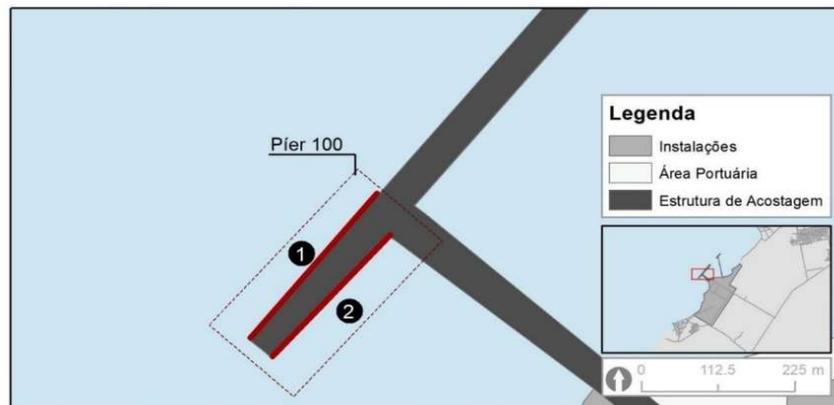
Fonte: PDZ, 2024.

### CONTROLE DE PROFUNDIDADE

O controle de profundidade local é de responsabilidade da autoridade portuária, que atuará em conjunto com os operadores portuários e a praticagem com o intuito de manter o calado máximo permitido atualizado.

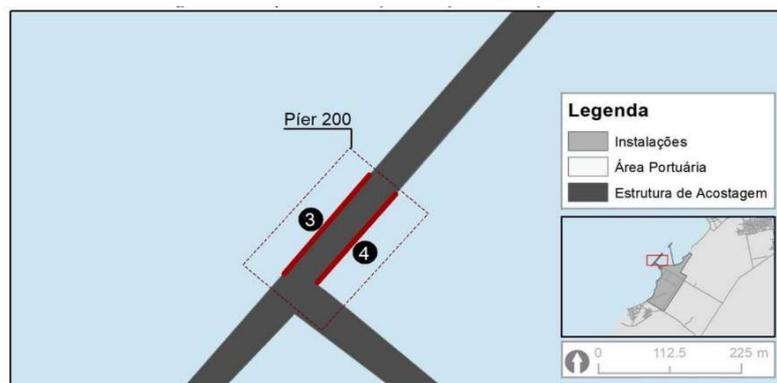
### 6.2 ARRANJO DE ATRACAÇÃO E AMARRAÇÃO

**PÍER 100 - GRANÉIS SÓLIDOS E CARGA GERAL:** Com 292 m de extensão e área de 13.140 m<sup>2</sup>, possui dois berços de atracação: berço externo (101), comprometido e aparelhado com equipamentos para movimentação de bauxita (cabotagem), e berço interno (102), para exportação de alumina, importação de coque e piche (longo curso) e Carga geral, arrendado pela Hydro/Alunorte (prioridade de atracação para os navios agenciados pela Hydro/Alunorte) - utilizados nas plantas industriais do polo aluminífero, Hydro/Alunorte e Albras S/A. Neste berço, também se processam as operações de Carga Geral em fluxos de exportação, tais lingotes de alumínio em volumes de cargas unitizados. Em ambos os berços existem conjuntos de defensas elásticas apropriadas para receber navios de até 60.000 TPB, além de pontos de fornecimento de energia elétrica (440 V) e água potável, para o abastecimento de navios. Na Figura 08 evidencia-se o mapa de localização e evidenciação dos berços 101 e 102.



**Figura 08:** Berço de Atracação 101 e 102.

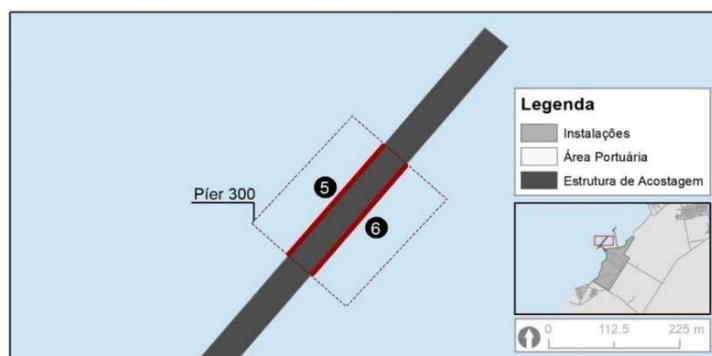
**PÍER 200 - GRANÉIS SÓLIDOS E CARGA GERAL:** Com extensão de 210 m e área de 10.920 m<sup>2</sup>, conta com dois berços, 201 e 202, dotados de defensas elásticas, sendo o berço 201 destinado a operações com granel sólido e carga geral e o berço 202 destinado a realização de operações de carga geral. Na Figura 09 evidencia-se o mapa de localização e evidenciação dos berços 201 e 202.



**Figura 09:** Berço de Atracação 201 e 202.

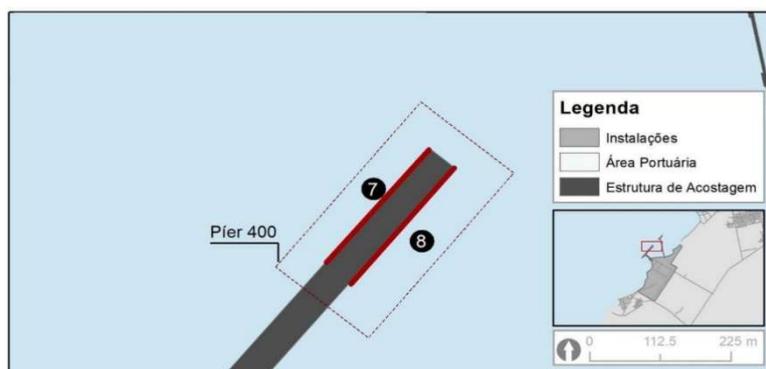
**PÍER 300 - CONTÊINER E CARGA GERAL:** Com extensão de 254 m e área de 13.208 m<sup>2</sup>, conta com dois berços, 301 e 302, dotados de defensas elásticas, sendo o berço 301 preferencial para carga/descarga de navios com contêineres e o berço 302 destinado a realização de operações

com contêineres e carga geral (geralmente transporte de carga viva). Observamos que devido a limitações impostas em decorrência do naufrágio do navio Haidar, atualmente estão liberados 180 m do berço 302, situação que vislumbra-se estar sanada até o horizonte de curto prazo. Na Figura 10 evidencia-se o mapa de localização e evidenciação dos berços 301 e 302.



**Figura 10:** Berço de Atracação 301 e 302.

**PÍER 400 – CONTÊINER E CARGA GERAL:** Com extensão de 254 m e área de 13.208 m<sup>2</sup>, conta com dois berços, 401 e 402, dotados de defensas elásticas, sendo os berços 401/402 destinados a realização de operações com contêineres e carga geral. Na Figura 11 evidencia-se o mapa de localização e evidenciação dos berços 401 e 402.



**Figura 11:** Berço de Atracação 401 e 402.

**PÍER 500 OU TGL:** Terminal de graneis líquidos - Novo terminal de graneis líquidos, inaugurado em outubro / 2003, equipado com uma ponte metálica de dois pavimentos com 1.309 m de comprimento que liga o continente à plataforma de acostagem, onde o primeiro pavimento se destina ao tráfego de carros utilitários e o segundo para instalação das tubos vias, bem como, duas plataformas de acostagem constituídas por laje e blocos assentes sobre estacas, executadas em concreto armado, destinadas à operações com navios e barcaças. A plataforma de atracação de navios possui 280 m de comprimento e conta com dois berços: O 501, dimensionado para navios de até 60.000 TPB que operam na descarga de soda cáustica e óleo combustível e o berço 502, destinado para barcaças de até 12.000 TPB que operam no carregamento de óleo combustível. O terminal possui oito dolphins constituídos por blocos assentes sobre estacas, executados em concreto armado, sendo quatro destinados à atracação/amarração e quatro à amarração. Na Figura 12 evidencia-se a localização e evidenciação dos berços 501 e 502.

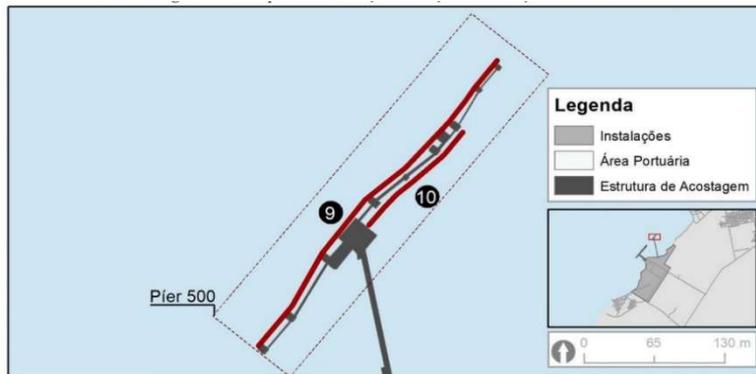
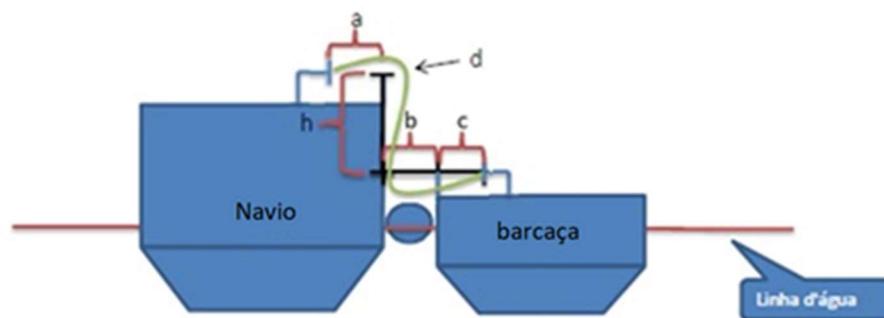


Figura 12: Berço de Atracação 501 e 502.

### 6.3 CARACTERÍSTICAS DO BERÇO PARA CARGA, DESCARGA E ABASTECIMENTO

Os produtos que podem ser operados no STB fundeado são derivados de petróleo e álcool.



- a) Distância do manifold até a borda do navio = 4,6 metros
- b) distância entre navio e barcaça (diâmetro das defensas) = 1,5 metros
- c) Distância do manifold até a borda da barcaça = Usado 4,6 metros também
- h) altura xentre manifolds = variável ( diferença da borda livre no navio e da barcaça)
- d) Comprimento do mangote = 20 metros

Figura 08 - Esquemático para compatibilidade de navios

## 7. Comunicação Antes da Chegada

O navio que pretenda operar no Terminal deverá enviar previamente e preenchido, através do Agente, as informações constantes do **Apêndice B**, haja vista que estas informações são imprescindíveis para a preparação da operação

### 7.1 INFORMAÇÃO DO TERMINAL PARA O NAVIO

Durante a estadia do navio no porto são realizadas várias ações para possibilitar uma operação segura e gerenciar os riscos de forma a minimizá-los. Em todas as fases, conforme descrito nos subitens abaixo, as providências são tomadas com o objetivo de facilitar as operações e planejá-

las adequadamente

### 7.1.1 RECUSA DE OPERAÇÃO

O início das operações será autorizado somente quando todas as eventuais pendências da Lista de Verificação de Segurança – LVSO (ISGOTT) forem solucionadas pelo navio.

### 7.1.2 ANTES DA CHEGADA

O Terminal enviará antes da chegada do navio uma relação de informações baseadas no ISGOTT (Pre-Arrival Exchange of Informations). Também enviará o Livreto de Informações Portuárias do Terminal (Port Information) através da Agência após confirmação da operação no terminal. Bem como a lista dos documentos necessários para liberação com as autoridades locais

**ETA** - Os navios que se destinam às instalações do Porto De Vila do Conde deverão informar a estimativa de chegada (ETA) com 48 e 24 horas de antecedência, diretamente ao respectivo agente, por email. A alteração ou confirmação da chegada do navio deverá ser comunicada com antecedência mínima de 24 horas. Na informação do ETA, deve ser especificado pelo navio se a hora mencionada é local ou GMT. A hora de chegada é considerada no instante em que o navio alcança a área de fundeio ou em condições de mau tempo que impossibilite o fundeio, o momento do final do plano de viagem do navio (End of Sea Passage - EOSP). A notificação de pronto a operar somente será aceita se o navio realmente estiver, sob todos os aspectos, pronto a iniciar a operação. A ordem de atracação dos navios no Porto de Vila do Conde é definida pela Autoridade portuária (CDP).

### 7.1.3 CONDIÇÕES DE RECEBIMENTO E CARACTERIZAÇÃO DE SLOP

No Porto de Vila do Conde não existe a facilidade de recebimento de resíduos oleosos (SLOP).

### 7.1.4 NA CHEGADA

O Operador Portuário, armador ou seu Preposto, deverá fornecer à Administração do Porto:

- a. O nome técnico das cargas, em língua portuguesa, de acordo com a classificação do código da Organização Marítima Internacional - IMO, quando for o caso, e o UN Nº. (número de identificação estabelecido pelo Comitê das Nações Unidas) das mesmas;
- b. A quantidade de mercadoria perigosa a bordo, indicando aquela que deverá ser descarregada no porto e a que permanecerá a bordo, com a localização desta última na embarcação;
- c. O tipo de embalagem;
- d. O estado da mercadoria perigosa e a possibilidade de ocorrência de sinistros; e. Informação sobre se a embarcação possui algum certificado de seguro para o transporte da mercadoria perigosa;
- f. Ficha de emergência.

A falta de quaisquer informações previstas nos itens acima, no agendamento, desobrigará a Administração do Porto de prover o atendimento.

Quando da omissão ou da imprecisão dos dados resultar um evento danoso, a responsabilidade pelos prejuízos ou acidentes decorrentes caberá ao Operador Portuário ou ao Armador ou seu Preposto, especificamente a quem requisitou o serviço junto à Administração do Porto

A embarcação que se encontre no porto com mercadoria perigosa ou que, descarregada essa mercadoria perigosa, não esteja inteiramente livre de vapores inflamáveis, deverá exibir, quando esteja atracada, fundeada ou em movimento, a bandeira "B" do Código Internacional de Sinais, durante o dia, e uma luz vermelha, visível em todo o horizonte a uma distância de, no mínimo, 3 (três) milhas náuticas, à noite.

A autorização desse tipo de operação só poderá ser emitida pela Administração do Porto caso esteja previsto esse tipo de operação na Licença de Operação do Porto (REP, 2020).

As autoridades portuárias são acionadas pelos agentes dos navios em razão da chegada e previsão para atracação. Como regra geral, a visita e o despacho são realizados pela agência marítima, após a atracação.

Não há fornecimento de bunker no Terminal de Vila do Conde, sendo essa operação realizada por barcaças para os navios.

As informações a serem trocadas entre o Terminal e o Navio, antes da chegada, estão descritas no **APÊNDICE C – Informações a Seres Trocadas antes da Transferência de Carga**, conforme recomendações ISGOTT.

Contatos de emergências, ver item **1.1 GERAL**

#### **7.1.5 SISTEMA DE AMARRAÇÃO DO NAVIO**

Os cabos de amarração merecem cuidados permanentes afim de conservar o navio atracado dentro de limites seguros de afastamento do píer. Todos os cabos precisam ser mantidos sob tensão adequada durante a operação, atentando-se para o fato de os traveses se apresentarem com reduzidos comprimentos e, conseqüentemente, apresentam menor capacidade de elasticidade, resultando uma maior probabilidade de ruptura quando sofrendo esforços demasiados.

Todos os cabos de amarração deverão ser do mesmo tipo, bitola e material (fibra ou aço), não sendo permitido o uso de amarrações mistas. Os cabos de amarração devem estar dispostos o mais simetricamente possível em relação à meia nau do navio. Os traveses deverão ser orientados o mais perpendicularmente possível ao eixo longitudinal do navio. Os espringues deverão ser orientados o mais paralelamente possível ao eixo longitudinal do navio.

#### **7.2 INFORMAÇÃO DO NAVIO PARA O TERMINAL**

Formulário do Terminal (ISGOTT Capítulo 22).

**Ver apêndice B**

## **8. Informações Operacionais**

### **8.1 ACESSO NAVIO / PORTO**

O Terminal não dispõe de escadas telescópicas para acesso às embarcações atracadas. Logo o acesso se dar através da prancha do navio, que é posicionada diretamente no píer. Essas pranchas deverão ser corretamente suportadas na varanda do navio e com rede de proteção instalada. Os tripulantes que, ao desembarcarem, utilizarem as instalações do Terminal, não deverão circular pela área industrial, limitando-se a utilizar as faixas destinadas à circulação de pedestres, que os levarão à Portaria Principal.

## 8.2 LIBERAÇÃO INICIAL

O início da operação só ocorre após o preenchimento da carta inicial, pelos representantes de terra e de bordo. O Plano de Carga e a sequência da operação, devem ser apresentados ao Operador do terminal e discutidas antes do início. **Ver item 8.3**

## 8.3 LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (LVSO)

A Lista de Verificação de Segurança do Navio/Terminal (Lista de Verificação de Segurança ISGOTT) é verificada e preenchida pelo representante do terminal (Inspetor Náutico) durante a liberação inicial do navio, quando todas as recomendações de segurança são abordadas.

## 8.4 POLÍTICA DE LASTRO DE DESLASTRO

A autoridade Portuária não permite a carga/descarga de água de lastro no interior do porto. Essa ação pode ocasionar o desequilíbrio microbiológico da região, causando danos à fauna e à flora marinha, provocando um impacto negativo na comunidade local e na área de influência estuarina do porto.

## 8.5 PROCEDIMENTOS PARA CONEXÃO/DESCONEXÃO DE MANGOTES

### CONEXÃO DE MANGOTES

Os recursos necessários para conexão são acertados no primeiro contato do navio com o terminal, durante a liberação inicial.

O navio deve dispor o diâmetro das tomadas de carga de forma a possibilitar a conexão dos mangotes. (Informar previamente).

Após a conexão dos mangotes, eles são testados quanto a sua estanqueidade, utilizando a pressão estática da coluna do terminal para esse fim.

Um representante de bordo deve acompanhar toda a operação, devendo estar próximo à tomada de carga do navio.

## 8.6 PROCEDIMENTOS PARA TRANSFERÊNCIA DE CARGA.

Ver APÊNDICE C – Informações a Seres Trocadas antes da Transferência de Carga

NÃO EXISTE TRANSFERENCIA DE CARGA NO TERMINAL DE VILA DO CONDE.

### **OPERAÇÕES DE TRANSBORDO**

A operação de transbordo será realizada com a embarcação fundeada e barcaça amarrada ao seu contrabordo (Ship– to – barge).

### **REQUISITOS ESPECIAIS PARA GLP**

Não aplicável.

### **RESTRIÇÃO AO EXCESSO DE FUMAÇA E RAMONAGEM**

É proibido efetuar ramonagens ou limpezas de tubulação de caldeira com o navio atracado. Devem ser tomadas todas as precauções para que não escapem centelhas pela chaminé. O descumprimento dessa regulamentação acarretará uma ou mais das seguintes sanções:

- Interrupção imediata das operações;
- Comunicação da infração aos armadores;
- Responsabilização do navio pelas multas, perda de tempo e todas as demais despesas correlatas decorridas desse fato.

### **RESTRIÇÃO / CONDIÇÃO DE EMBARCAÇÃO NO COSTADO**

Deverá ser estritamente observada a proibição quanto à permanência de embarcações miúdas não autorizadas no costado ou nas proximidades dos navios atracados. Somente as embarcações autorizadas pelo terminal, poderão ficar nas proximidades ou a contrabordo, desde que satisfaçam todas as condições de segurança. A transgressão dessa norma terá de ser comunicada à autoridade competente.

### **RESTRIÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DO HÉLICE**

Os navios atracados não poderão movimentar seu(s) hélice(s) enquanto permanecerem conectados aos mangotes. Poderá ser usada catraca, após o devido aviso ao operador do terminal, porém o hélice deve ser movimentado de maneira tão lenta que se obtenha segurança absoluta. Os navios serão responsabilizados por quaisquer danos que resultem desses procedimentos.

### **INSPEÇÕES INTERMEDIÁRIAS**

Conforme apêndice A do “ISGOTT”, são realizadas pelo GIAONT durante a operação do navio em intervalos acertados no momento da liberação inicial que não poderão exceder 6 horas, de acordo com os critérios de segurança operacional e registradas na LVSO. Em operações de STS a inspeção não poderá exceder 4 horas.

### **INTERRUPÇÕES DAS OPERAÇÕES**

A interrupção das operações de carga ou descarga do navio podem ocorrer em qualquer situação, seja no Navio ou no Terminal, tais como:

- Temporariamente durante tempestades, com incidência de raios e/ou ventos fortes (Conforme parâmetros listados na LVSO do ISGOTT);
- No caso de descumprimento de quaisquer das regras e normas concernentes à segurança, universalmente aceitas e adotadas no transporte marítimo de petróleo;

- Caso o Comandante do navio tenha razões para crer que as operações em terra não ofereçam segurança, desde que avise com antecedência aos operadores do píer;
- Vazamento de produto no navio ou no Terminal;
- Diferença elevada entre o descarregado e o recebido em terra ou recebido no navio;
- Descumprimento de qualquer item do Re-check da LVSO

### 8.7 MEDIÇÃO DA CARGA, AMOSTRAGEM E DOCUMENTAÇÃO

A drenagem de mangotes utilizados no transbordo (navio/barcaça) é de responsabilidade do pessoal de bordo. Após a liberação de bordo, o pessoal contratado do píer para conexão e desconexão é autorizado para proceder à desconexão.

As medições finais de bordo serão realizadas pelo pessoal do navio e acompanhadas pelos representantes do terminal e demais inspetores. O material utilizado deve estar devidamente aterrado e os acessórios de medição devem ser a prova de explosão. A liberação final do navio deve se dar após a comparação das quantidades movimentadas e do complemento da documentação de estadia.

### 8.8 LIMITES AMBIENTAIS

Nas operações de ship to barge com o navio fundeado deve observar sempre os limites de vento e corrente.

- Interromper a operação (25 nós - vento);
- Desconectar os Mangotes (30 nós - vento);
- Desatracar o Navio (35 nós - vento);

### 8.9 POLÍTICA DE LIMPEZA E ENTRADA EM TANQUES

Reparos a bordo e lavagem nos tanques de carga do navio não podem ser realizados com o navio atracado. Devem ser realizados preferencialmente na área de fundeio. Para realização desses serviços com o navio atracado, será necessária autorização prévia do Terminal.

### 8.10 GÁS INERTE

Em caso de dificuldades ou problemas no sistema de gás inerte do navio, a operação será suspensa até que o sistema esteja de acordo com o mínimo aceitável.

### 8.11 POLÍTICA DE ABASTECIMENTO

#### Solicitações de abastecimento

Verificar com o terminal.

### 8.12 PREVENÇÃO À POLUIÇÃO

O navio enviará, antecipadamente, um resumo de seus planos de emergência.

### 8.13 ÀGUA POTÁVEL

O fornecimento de água potável deve ser solicitado a autoridade Portuária – CDP.

#### 8.14 DESATRACAÇÃO E SAÍDA DO PORTO

Durante a manobra de desatracação e saída do porto deve-se observar os limites do canal e os perigos relatados no item **5.5 PRINCIPAIS RISCOS / LIMITES DO PORTO** e seus subitens. Respeitadas a condição de saída supracitada, o Prático normalmente inicia a manobra de desatracação logo após o fim da liberação final, ou seja, ao término do preenchimento/assinaturas dos documentos.

Deverão ser observadas condições seguras para o desembarque do Prático.

#### 8.15 ATENDIMENTO AO ISPS CODE

No Porto de Vila do Conde as ações referentes aos controles do ISPS CODE, são de responsabilidade da Companhia Docas do Pará (CDP), que é a proprietária do porto. O Porto de Vila do Conde possui termo de aptidão n.35/2005 concedido pela CONPORTOS em 30/08/2005. Para mais detalhes, o Supervisor de Segurança Portuária do Terminal (PFSO - Port Facility Security Officer) - capacitado de acordo com os requisitos exigidos pela IMO - poderá ser contatado através do telefone do terminal.

Contato: Ver item **2.3 DECLARAÇÃO DE SEGURANÇA (ISPS CODE)**

## 9. Organização Portuária ou do Fundeadouro

#### 9.1 CONTROLE PORTUÁRIA OU VTS

O Porto de Vila do Conde não possui serviço especial de controle de tráfego e navegação. O controle Portuário do terminal de Vila do Conde é de responsabilidade das Companhias Docas do Pará – CDP, o qual é feito através de comunicação via rádio VHF canal 16. Informações adicionais, normas e avisos vigentes, consultar diretamente o site da Capitania dos Portos: <http://www.cpaor.mar.mil.br> ou E-mail [secom@cpaor.mar.mil.br](mailto:secom@cpaor.mar.mil.br).

#### 9.2 AUTORIDADE MARÍTIMA

A autoridade marítima é a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental

Cabe a ela a responsabilidade de determinar as ações e atuar os responsáveis por qualquer incidente dentro dos limites do porto.

#### 9.3 PRATICAGEM

O serviço de praticagem é exercido por profissionais habilitados para garantir a segurança das águas navegáveis para os navios que demandarem entrada ou saída do porto. Além da atalaia (estação de praticagem) em Belém, a Praticagem da Barra do Pará já possuiu atalaia na cidade de Salinópolis, no nordeste do Estado, que se mudou, posteriormente, para a localidade Vista

Alegre (vila do município de Marapanim, também nordeste do Pará), onde está localizada até hoje. Os práticos da Praticagem da Barra do Pará são habilitados para atuarem na ZP 03 (Zona de Praticagem 03), que compreende o acesso pelo canal do Quiriri (ou Marajó), ou pelo Canal do Espadarte, no rio Pará, a partir dos pontos de espera dos Práticos, situados a jusante da extremidade externa do Banco Xingu e Cabeço do Norte e do situado a jusante do Baixo Espadarte até o porto de Belém, fundeadouro do Capim e o Complexo Portuário de Vila do Conde. O canal do Quiriri, considerado facultativo, só se aplica a navios nacionais e estrangeiros que não transportem carga perigosa. A praticagem nessa ZP é obrigatória, exceto para o trecho considerado facultativo.

### EMBARQUE DO PRÁTICO

| PONTOS DE ESPERA DE PRÁTICO |   |                             |   |
|-----------------------------|---|-----------------------------|---|
| ZP *                        | PORTO/TERMINAL  | LAT./LONG.                  | OBSERVAÇÕES   |
| 3                           | Porto de Belém, Vila do Conde e Madeireira do estreito de Breves. | 00°17'00" S<br>047°49'00" W | Ponto nº 01 – navios vindos das direções Norte e Oeste, que demandem o Rio Pará.  |
| 3                           | Porto de Belém, Vila do Conde e Madeireira do estreito de Breves. | 00°24'30" S<br>047°46'00" W | Ponto nº 02 – navios vindos da direção Leste, basicamente originários de portos brasileiros, que demandem o Rio Pará.   |
| 3                           | Porto de Belém, Vila do Conde e Madeireira do estreito de Breves. | 01°06'00" S<br>048°29'30" W | Navios provenientes de alto-mar, que não tenham recebido práctico para o trecho facultativo, recebem práctico ao largo da Vila de Mosqueiro, marcando o farol Ponta do Chapéu Virado, aos 146° verdadeiros, na distância de 2,5 MN. |

FONTE: NORMAM 12/DPC Mod. 21; NPCP-CPAOR.

\* ZONA DE PRATICAGEM.

O Serviço de Praticagem na ZP-03 é executado pelas seguintes empresas:

- I) Baía do Marajó Serviços de Praticagem S/S Ltda – MARAJÓ PILOTS;
- II) Espadarte Serviços de Praticagem S/S Ltda – ESPADARTE PILOTS;
- III) Canal do Quiriri Serviços de Praticagem S/S Ltda – QUIRIRI PILOTS;
- IV) Rio Pará Serviços de Praticagem S/S LTDA;
- V) Empresa de Praticagem do Rio Pará e Portos da Região S/S Ltda (PARÁ RIVER PILOT);
- VI) CRISTIAN ANTONIO CIPRIANO S/S LTDA

Navios demandando a Baía amazônica ou dela procedente, pela região dos estreitos: efetuarão a troca de práctico nas proximidades da Ponta do Pinheiro, em Icoaraci.

A solicitação de práctico para entrada deve ser feita pela empresa, seu agente ou preposto, em

formulário próprio, com antecedência de 48 horas antes da chegada do navio a Salinópolis, cujo horário deve ser confirmado com 24 horas, 12 horas e 8 horas de antecedência. Para saída de Belém ou vila do Conde a solicitação deve ser feita com 24 horas de antecedência.

#### 9.4 REBOCADORES E OUTROS SERVIÇOS MARÍTIMOS

O Porto de Vila do Conde não conta com serviço de rebocagem próprio. Entretanto, há a presença de empresas privadas prestando esse serviço na região portuária, listadas na Tabela 03.

**Tabela 03: Empresas de rebocagem**

| Nome da Empresa                           | Endereço  |
|---|---|
| CAMORIM<br>SERVIÇOS<br>MARÍTIMOS LTDA     | Rua Dezesesseis de Abril, S/N<br>Quadra 314 Lote 1 - Sala 37<br>Vila dos Cabanos, Barcarena - PA<br>Brasil - CEP: 68447-000 |
| WILSON SONS<br>SERVIÇOS<br>MARÍTIMOS LTDA | Rua Municipalidade, 985 - Ed. Mirai<br>Office, Sala 1305 - Umarizal, Belém<br>- PA, 66055-200                               |
| SAAM SMITH                                | Avenida Gerônimo Pimentel QD 234<br>Lote 17/18 Vila dos Cabanos,<br>Barcarena - PA, 68447-000                               |
| STARNAV                                   | Rodovia PA-481, Km 2.3, s/n - Vila<br>Murucupi, Barcarena - PA, 68447-<br>000   |

Fonte: CDP, 2021.

#### RELAÇÃO DAS EMPRESAS QUE OPERAM OS REBOCADORES:

- WILSON SONS;
- SAAM SMITH;
- CAMORIM;
- STARNAV.

## 10. Contatos

Abaixo lista com o número de telefone das principais autoridades.

| CONTATO DAS AUTORIDADES                                |                     |
|--|---------------------|
| AUTORIDADE   | TELEFONE            |
| Capitania dos Portos da Amazônia Oriental              | (91) 3218-3950      |
| IBAMA  | (91) 3284-5800      |
| Polícia Federal – Setor de Imigração do Porto de Belém | (91) 3214-8000/8002 |

|   |                           |
|---|---------------------------|
| Receita Federal – Alfândega do Porto de Belém               | (91) 99309-0430           |
| Corpo de Bombeiros  | (91) 4006-8399            |
| Base Naval de Val-de-Cães                                   | (91) 3216-4444            |
| Vigilância sanitária  | (91) 3184-6106/3184-6115  |
| Praticagem da Barra do Pará                                 | (91) 4006-6550            |
| União dos Práticos da Bacia Amazônica Oriental Ltda         | (91) 3116-6360/99225-5991 |
| CDP – Companhia Docas do Pará – Autoridade Portuária        | (91) 3182-9000            |
| Serviço de Sinalização Náutica do Norte (4º Distrito Naval) | (91) 3216-4062            |
| Polícia Militar e Civil (CIOPE)                             | 190                       |

## 11. DEFINIÇÕES

**ANP** - Agência Nacional do Petróleo.

**BP (Bollard-Pull)** – Tração estática.

**BTX** – Benzeno, Tolueno e Xileno.

**Bunker** – Combustível marítimo destinado aos navios.

**Capitania dos Portos** – Autoridade marítima.

**CIS** – Código Internacional de Sinais.

**COW (Crude Oil Washing)** – Limpeza dos Tanques de Carga do Navio com o próprio produto por ele transportado.

**CRE** – Centro de Resposta a Emergências.

**Efeito Squat** – Aumento do calado de um navio em consequência do aumento da velocidade de deslocamento.

**Escada de portaló** – Estrutura metálica reta, com balaústres laterais e corrimãos. Os degraus são auto nivelados, de acordo com a inclinação, e têm um piso antiderrapante. Esse tipo de escada é colocado paralelamente ao costado do navio, a partir de uma plataforma retrátil fixada no convés.

**Escada de quebra-peito** – Escada flexível composta por cabos com degraus de madeira e/ou borracha de acordo com a convenção Safety of Life at Sea (Solás).

**Escala Beaufort** – Escala que mede a intensidade do vento a partir do estado do mar.

**ETA (Estimated Time of Arrival)** – Hora estimada de chegada.

**FEPAM** - Fundação Estadual de Proteção Ambiental.

**GIAONT** – Grupo de Inspeção e Acompanhamento Operacional Navio/Terminal.

**IMO** – International Marine Organization.

**IBAMA** - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente.

**ISGOTT** – International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (Guia Internacional para Operações Seguras de Navios-Tanque e Terminais).

**ISPS (International Ship and Port Facility Code)** – Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias.

**Maré de quadratura** – Maré de pequena amplitude, que se segue ao dia de quarto crescente ou minguante.

**Maré de sizígia** – As maiores amplitudes de maré verificadas, durante as luas nova e cheia, produzindo as maiores marés altas e as menores marés baixas.

**NPCP** – Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos.

**NT** – Navio-Tanque.

**OCIMF** – (Oil Companies International Marine Fórum) – Forum Internacional das Companhias de Petróleo.

**PRE** – Plano de Resposta a Emergência.

**Prático** – Profissional devidamente habilitado e autorizado pela autoridade marítima a realizar manobras.

**SIGTTO** – (Society of International Gas Tanker & Terminal Operators) – Sociedade Internacional dos Operadores de Navios e Terminais de Gás

**Slop** – Tanque de resíduos.

**Safety of Life at Sea (Solás)** — Convenção Internacional que trata da salvaguarda da vida humana no mar.

**SIGTTO** – Society of International Gas tanker and Terminal Operators – Sociedade Internacional de Operadores de Navios e Terminais Gaseiros

**STCW** – (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) – Convenção Internacional para Padrões de Treinamento, Certificação e Serviços de Quarto para Aquaviários

**SUPRG** – Superintendência do Porto do Rio Grande, autoridade portuária.

**TPB** – Tonelada de Porte Bruto.

**VHF (Very High Frequency)** – Frequência de rádio usada em operações marítimas.

**VTS (Vessel Traffic Service)** – Serviço de Tráfego para a Embarcação.

# APÊNDICES

## APÊNDICE A – Comunicação em Emergências

### COMUNICAÇÃO EM EMERGÊNCIAS

#### FORMAS DE COMUNICAÇÃO DE EMERGÊNCIA

**NO INÍCIO DA EMERGÊNCIA: PARA x PARA x PARA (STOP X STOP X STOP)**

**... EM SEGUIDA DESCREVER A EMERGÊNCIA.**

**NO FINAL DE EMERGÊNCIA: FINAL DA EMERGÊNCIA (ALL CLEAR)**

### EVACUAÇÃO DE ÁREA E ABANDONO DO NAVIO

#### EVACUAÇÃO DA ÁREA

*O Supervisor de Turno ou Gerente do Terminal, ao ordenar a evacuação da área onde estiver ocorrendo a Emergência no porto, deverá se certificar que todo o pessoal de apoio às operações, funcionários de firmas prestadoras de serviço, pessoal da manutenção listados nas PTs (Permissão de Trabalho) liberadas no cais, Técnicos de Operação e Inspectores Náuticos, deixaram a área do porto, certificando-se que ninguém tenha ficado para trás, contatando os responsáveis pelos colaboradores, utilizando-se do vhf no canal de trabalho e 06.*

*Orientar para que se dirijam aos Postos de Apoio Conforme o Plano de Controle de Emergências (PCE) do Porto de Vila do Conde.*

#### ABANDONAR O NAVIO

*O Cmt da embarcação ao ordenar o abandono, deve certificar-se que todos os tripulantes que se encontram à bordo deixaram o navio, garantindo que nenhum permaneça à bordo.*

*Orientar para que se dirijam aos Postos de Apoio Conforme o Plano de Controle de Emergências (PCE) do Porto de Vila do Conde.*

**APÊNDICE – B Informações da Embarcação para o Terminal**

| <b>PETROBRAS TRANSPORTE S/A – TRANSPETRO<br/>                 TERMINAL DE OUTEIRO<br/>                 PARÁ - BRASIL</b> |  |
|--|--|
| <b>Solicitação de Informações sobre o Navio</b>  |  |
| Nome do Navio:   | Hora estimada de chegada (ETA):  |
| Bandeira:  | Último Porto:  |
| Nome do Comandante:  | Próximo Porto:   |
| Armador:   | Agentes:   |
| O navio possui sistema de gás inerte?  | Teor de oxigênio nos tanques de carga:   |
| O navio pretende fazer lavagem com óleo cru?   | Se o navio for realizar COW, a lista de verificação antes da chegada foi satisfatoriamente preenchida? |
| Deslocamento do navio na chegada:  | Comprimento entre perpendiculares:   |
| Comprimento total (LOA):   | Calado Máximo durante a transferência:   |
| Distância proa < = > manifold:   | Borda livre na chegada:  |
| Calado na chegada:   | Calado na saída:   |
| <b>Propulsão</b>   | <b>Propulsão transversal</b>   |
| Número de motores:   | Proa (Quant e Potência):   |
| Número de hélices:   | Popa (Quant e Potência):   |
| Tipo de passo:   |  |
| <b>Quantidade e tamanho das tomadas do manifold</b>  | <b>Capacidade máxima do guindaste (SWL)</b>  |
|  |  |
| <b>Programação de carregamento</b>   |  |
| • Tipo e quantidade:   | (m <sup>3</sup> )  |
| • Tipo e quantidade:   | (m <sup>3</sup> )  |
| • Tipo e quantidade:   | (m <sup>3</sup> )  |
| <b>Programação de descarga</b>   |  |
| • Tipo e quantidade:   | (m <sup>3</sup> )  |
| • Tipo e quantidade:   | (m <sup>3</sup> )  |
| • Tipo e quantidade:   | (m <sup>3</sup> )  |

**APÊNDICE C – Informações a Seres Trocadas antes da Transferência de Carga**

| Informações entre o Navio e o Terminal                                      |              |                                      |      |
|---|--------------|--------------------------------------|------|
| Nome do navio:  |              | Berço de atracação:                  |      |
| Número da Viagem:   |              | Data da atracação:                   |      |
| Dados contratuais   |              |                                      |      |
| Nº de bombas existentes a bordo:  |              |                                      |      |
| Capacidade volumétrica 98%:   |              | m <sup>3</sup>                       |      |
| Pressão garantida na descarga: (quando for operação de descarga):           |              | Kgf/cm <sup>2</sup>                  |      |
| Capacidade de lastro/deslastro simultâneo com a carga/descarga:             |              |                                      |      |
| Informações sobre a viagem  |              |                                      |      |
| Tipo de afretamento (VCP,TCP,COA,etc):                                      |              |                                      |      |
| Tipo de viagem (Cabotagem/Longo Curso):                                     |              |                                      |      |
| Portos ou locais de origem e destino:                                       |              |                                      |      |
| O navio solicitou abastecimento?  |              |                                      |      |
| Meio de comunicação entre navio e Terminal:                                 |              |                                      |      |
| Informações sobre a carga   |              |                                      |      |
| Produto:  | Quantidade:  | Temperatura:                         | API: |
| RESÍDUO - SLOP  |              |                                      |      |
| Quantidade:   | Temperatura: | API:                                 |      |
| Fluidez:  | Origem:      | Contaminantes:                       |      |
| Lastro  |              |                                      |      |
| <b>Lastro Sujo:</b> Quantidade:   |              | <b>Lastro Segregado:</b> Quantidade: |      |
| Temperatura:  |              |                                      |      |
| Informações sobre a operação  |              |                                      |      |
| Para descargas: Navio fará operação especial? (COW, Inertização, etc.)      |              |                                      |      |
| Tempo previsto para a operação especial:                                    |              |                                      |      |
| Tempo necessário para parada das bombas:                                    |              |                                      |      |
| Para Cargas:Tempo de antecedência para aviso de TOP:                        |              |                                      |      |
| Vazão para o período de TOP:  |              |                                      |      |
| Quantidade de lastro a ser descarregada:                                    |              |                                      |      |
| Vazão máxima permitida para o deslastro:                                    |              |                                      |      |
| Há restrições quanto a propriedades eletrostáticas?                         |              |                                      |      |
| Há restrições quanto ao uso de válvulas com fechamento automático?          |              |                                      |      |
| Condições do navio e Terminal para operação de carga e descarga de produtos |              |                                      |      |

|  |   |
|--|---|
| <b>Navio:</b> Pressão:<br><br>Vazão:<br><br><b>Temperatura:</b> MAX:<br><br>MIN:   | <b>Terminal:</b> Pressão:<br><br>Vazão:<br><br><b>Temperatura:</b> MAX:<br><br>MIN: |
| <b>Seqüência das operações por produto</b>   |   |
| Quantidade a ser carregada/descarregada:<br><br>Tanques de Origem / Destino:<br><br>Linhas de bordo / terra:<br><br>Braços de carregamento / mangotes utilizados:<br><br>Previsão para início e término da operação: |   |
| Informações Complementres sobre a operação e segurança   |   |