



INFORMAÇÕES PORTUÁRIAS

Terminal Information Booklet

Terminal Aquaviário de OUTEIRO

TA- OUTEIRO

Endereço Completo do Terminal: Ilha de Caratateua, Estrada BL 10 –

66845-840 - Icoaraci / Pará

Telefones: Tel.: (91) 3215-3900

E-mail: dario@cdp.com.br - Dário dos Santos Martins Júnior – **Administrador do Porto**

Contatos

Organização	Horário	Telefone / Fax	Celular	VHF/ UHF Canal de Chamada	VHF / UHF Canal de Conversaço
Administrador do Terminal de Outeiro	24 horas / 7 dias	-	(91)98886-7918	N/A	N/A
Controle Portuário	24 horas / 7 dias	(91) 3182-9000	-	16	A combinar
Associação de Práticos	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 Outeiro	08 às 17h	(91) 3215- 3901	(91)98201-1313	N/A	N/A
Supervisor de Segurança de Miramar e Outeiro	24 horas / 7 dias	(91) 3115-3928	(91)98886-7931	N/A	N/A

INTRODUÇÃO

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

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 OUTEIRO –

Ilha de Caratateua, Estrada BL 10 – Brasília - Outeiro

66845-840 - Distrito Icoaraci / Belém / Para

Telefones: Tel.: (55) (91) 3215-3936;

Sítio: www.cdp.com.br/terminal-de-outeiro

CNPJ: 04.933.552/0001-0;

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 11*
- 1.9 AFASTAMENTO DE NAVIO ATRACADO..... *pág 11*
- 1.10 PARADA DE EMERGÊNCIA (ESD) *pág 11*
- 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 12*
- 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 13*
- 2.11 ELETRICIDADE ESTÁTICA..... *pág 13*

3 INFORMAÇÕES GERAIS

- 3.1 CARTAS E DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA..... *pág 13*
- 3.2 POLÍTICA DE COMUNICAÇÃO NAVIO/TERMINAL..... *pág 14*

3.3	DOCUMENTOS E TROCAS DE INFORMAÇÕES.....	<i>pág 14</i>
3.4	HORÁRIOS DE OPERAÇÃO.....	<i>pág 15</i>
3.5	HORÁRIO LOCAL.....	<i>pág 15</i>
3.6	LÍNGUAS DE COMUNICAÇÃO.....	<i>pág 16</i>
3.7	TELEFONES ÚTEIS.....	<i>pág 16</i>
3.8	PROCEDIMENTOS DE MONITORIAMENTO AMBIENTAL.....	<i>pág 16</i>
4	DESCRIÇÃO DO PORTO OU DO FUNDEADORO	
4.1	DESCRIÇÃO GERAL.....	<i>pág 16</i>
4.2	LOCALIZAÇÃO.....	<i>pág 17</i>
4.3	APROXIMAÇÃO DO TERMINAL.....	<i>pág 17</i>
4.4	ÁREAS DE MANOBRA.....	<i>pág 22</i>
4.5	FATORES AMBIENTAIS.....	<i>pág 22</i>
5	DESCRIÇÃO DO TERMINAL	
5.1	LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL.....	<i>pág 24</i>
5.2	LAYOUT DO TERMINAL.....	<i>pág 25</i>
5.3	CONDIÇÕES DE ACEITAÇÃO DO NAVIO	<i>pág 26</i>
5.4	GERENCIAMENTO E CONTROLE.....	<i>pág 26</i>
5.5	PRINCIPAIS RISCOS.....	<i>pág 26</i>
6	DESCRIÇÃO DOS BERÇOS	
6.1	DETALHES DOS BERÇOS	<i>pág 30</i>
6.2	ARRANJO DE ATRACAÇÃO E AMARRAÇÃO.....	<i>pág 32</i>
6.3	CARACTERÍSTICAS DO BERÇO PARA CARGA, DESCARGA E ABASTECIMENTO..	<i>pág 33</i>
7	COMUNICAÇÃO ANTES DA CHEGADA	
7.1	INFORMAÇÕES DO TERMINAL PARA O NAVIO.....	<i>pág 33</i>
7.2	INFORMAÇÕES DO NAVIO PARA O TERMINAL.....	<i>pág 36</i>
8	INFORMAÇÕES OPERACIONAIS	
8.1	ACESSO NAVIO / PORTO.....	<i>pág 36</i>
8.2	LIBERAÇÃO INICIAL.....	<i>pág 36</i>
8.3	LISTA DE VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (LVSO)	<i>pág 36</i>
8.4	POLÍTICA DE LASTRO / DESLASTRO.....	<i>pág 36</i>
8.5	PROCEDIMENTOS PARA CONEXÃO E DECONEXÃO DE MANGOTES.....	<i>pág 36</i>
8.6	PROCEDIMENTOS DE TRANSFRÊNCIA DE CARGA	<i>pág 37</i>
8.7	MEDIÇÃO DA CARGA, AMOSTRAGEM E DOCUMENTAÇÃO.....	<i>pág 38</i>

8.8	LIMITES AMBIENTAIS.....	<i>pág 38</i>
8.9	POLÍTICA DE LIMPEZA E ENTRADA EM TANQUES.....	<i>pág 38</i>
8.10	GÁS INERTE.....	<i>pág 39</i>
8.11	POLÍTICA DE ABASTECIMENTO.....	<i>pág 39</i>
8.12	PREVENÇÃO À POLUIÇÃO.....	<i>pág 39</i>
8.13	ÁGUA POTÁVEL.....	<i>pág 39</i>
8.14	DESATRACAÇÃO E SAÍDA DO PORTO.....	<i>pág 39</i>
8.15	ATENDIMENTO AO ISPS CODE.....	<i>pág 39</i>
9 ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA OU DO FUNDEADOURO		
9.1	CONTROLE PORTUÁRIA OU VTS.....	<i>pág 40</i>
9.2	AUTORIDADE MARÍTIMA.....	<i>pág 40</i>
9.3	PRTAICAGEM.....	<i>pág 40</i>
9.4	REBOCADORES E OUTROS SERVIÇOS MARÍTIMOS.....	<i>pág 41</i>
10	CONTATOS.....	<i>pág 42</i>
11	DEFINIÇÕES.....	<i>pág 43</i>
APÊNDICE		<i>pág 44</i>

REVISÕES

Revisão	Alterações	Data	Elaboração	Aprovação
V.0	Versão Inicial	15/05/2025	Assessora Náutica Ana Cláudia - ACGR IN Rubia Camila dos Santos - C3AG ON Jacqueline Ferreira Vieira – C3JG Ives Marcelo Xavier – T2YN	Assessora Náutica 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					
Rebocadores					
Associação de Práticos	24 horas / 7 dias	(91) 4006-6550	-	16 / 06 / 11	06 / 11
Corpo Bombeiros - Miramar	24 horas / 7 dias	3251-3919	-	N/A	N/A
Defesa Civil Estadual	24 horas / 7 dias	190	-	N/A	N/A
SEMAS	08 as 17 h	(91)3184-6106 (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

Podemos definir como áreas vulneráveis, as áreas ligadas a diversas atividades econômicas, nomeadamente portuárias, pescas e indústria naval, e ainda locais de importância histórica e turística, passíveis de serem atingidas em caso de derrame de hidrocarbonetos e outros produtos perigosos para o meio marinho.

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		
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	
Poluição	TRANSPETRO ou Navio	Capitania dos Portos	SEMAS	IBAMA	

PLANOS DE EMERGÊNCIA

O PEI (Plano de Emergência Individual)

É o plano do TA OUTEIRO para combate a emergências em todas as suas instalações. Ele está disponível em todas as áreas operacionais, em quadros localizados nas entradas das salas de operação, manutenção e prédios administrativos. O responsável por sua atualização é o SMS (atividade de saúde, meio ambiente e segurança) local.

O terminal dispõe de **Centro de Resposta a Emergências (CRE)** que está dotado de modernos equipamentos e facilidades diversas para o primeiro combate em caso de poluições acidentais. Periodicamente são realizados treinamentos intensivos, que capacitam os empregados do terminal para agir conforme o PCL (Plano de Contingência Local). Situado em ponto estratégico, permite rápida atuação no combate às emergências. No seu galpão ficam estocadas barreiras de contenção, recolhedores de óleo e demais equipamentos e materiais necessários às fainas.

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 atracado:

- Parar a transferência;
- Soar o sinal de emergência;
- Informar à tripulação do navio e da barcaça sobre a natureza da emergência;
- Guarnecer 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**.

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

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 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.

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 Terminal de Outeiro e seus acessos constam na Carta Náutica nº 304 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)
Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos - CPAOR	NPCP – CPAOR - 2022, Revisão 1
NORMAM – Normas da Autoridade Marítima	Autoridade Marítima – Capitania dos Portos da Amazônia Oriental
Roteiro – Costa Norte	Diretoria de Hidrografia e Navegação - DHN
Lista de Faróis	Diretoria de Hidrografia e Navegação - DHN
Tábua de Marés	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	
Antes da Chegada							
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
Antes da Transferência da Carga ou do Bunker							
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
Durante a Transferência da Carga ou do Bunker							
Repetir a Lista de Verificação de Segurança			X			X	Conforme ISGOTT ED. 6 REV 0
Após a Transferência da Carga ou do Bunker, antes da saída							
Informações necessárias para desatracação do Navio			X			X	Quantidade de combustíveis e água a bordo
Após a desatracação, na saída do Porto							
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 MONITORIAMENTO AMBIENTAL

O Porto do Outeiro não possui o sistema que fornece em tempo real, informações sobre altura da maré e velocidade e direção das correntes.

4. Descrição do Porto ou do Fundeadouro

4.1 DESCRIÇÃO GERAL

O Terminal do Outeiro, está situado na ilha fluvial de Caratateua, também chamada ilha de Outeiro, localizada à margem direita da Baía do Guajará a cerca de 40 km do porto de Belém a jusante do Terminal de Miramar e a montante da Ilha do Mosqueiro. O local onde está sediado o Terminal apresenta nítida vocação para o mercado exterior, principalmente, devido as suas excelentes condições de abrigo e de profundidades. Este Terminal é uma extensão do Porto organizado de Belém, sendo especializado em carga geral.



4.2 LOCALIZAÇÃO

Situado no município de Belém-PA, localizado na margem direita da baía de Guajará a jusante da Base Naval de Val de cães e a montante do Terminal do Outeiro.

Coordenadas

As instalações do terminal estão situadas nas seguintes coordenadas:

- ✓ Latitude: 01° 16' 40.8" S
- ✓ Longitude: 048° 29' 39.0" W

4.3 APROXIMAÇÃO DO TERMINAL

CANAL DE ACESSO

O porto e seus acessos constam das cartas náuticas nº 302, 303 e 304 da DHN, devendo ser consultado o Roteiro, capítulo IV, bem como as informações divulgadas nos Avisos aos Navegantes.

- Canal do Espadarte – Cartas Náuticas nº 302. Uso compulsório da praticagem para todos os navios até o calado máximo de 11,0m.

- Canal do Quiriri - Cartas Náuticas nº 302 e 303. Utilização compulsória de praticagem para navios com calados superiores a 12,2m e opcional para navios com calados até 12,2m. O calado dinâmico máximo autorizado é de 13,8 m*. Portaria em vigor

- Canal de Mosqueiro, barra do Tapanã, Jararaquinha e Baía do Guajará – Cartas Náuticas nº 304 e 320. A praticagem é compulsória a todos os navios. O calado máximo será o mesmo permitido para o terminal ou fundeadouro demandando.

OBS: Transporte de carga perigosa – a utilização da praticagem é compulsória para todos os navios que transportam carga perigosa independente do canal de acesso utilizado e do calado.

ACESSO AO TERMINAL

FLUVIAL:

Acesso fluvio-marítimo: da foz do rio Pará, que deságua no Atlântico, e deste através do Canal do Mosqueiro até a baía do Guajará onde se situa o terminal.

Canal do Espadarte – Carta Náutica nº 302. Uso compulsório da praticagem para todos os navios até o calado máximo de 11,0m;

Canal do Quiriri - Cartas Náuticas nº 302 e 303. Utilização compulsória de praticagem para navios com calados superiores a 12,2m e opcional para navios com calados até 12,2m. O calado dinâmico máximo autorizado é de 13,8 m*. De acordo com portaria em vigor;

Canal de Mosqueiro, barra do Tapanã, Jararaquinha e Baía do Guajará – Cartas Náuticas nº 304 e 320. A praticagem é compulsória a todos os navios. O calado máximo será o mesmo permitido

para o terminal ou fundeadouro demandando.

OBS: Transporte de carga perigosa – a utilização da praticagem é compulsória para todos os navios que transportam carga perigosa independente do canal de acesso utilizado e do calado.

***Observar as recomendações do Item 6.1.6 das NPCP-AOR.**

RODOVIÁRIO

A primeira é pela BR-316, cujo trecho encontra-se em boas condições de trafegabilidade. O percurso da carga segue em direção a Rodovia Mario Covas, Rodovia Transcoqueiro, Avenida Brasil e depois Avenida Augusto Montenegro. No complexo do entroncamento, segue-se pela Estrada da Maracacuera e pela Estrada de Outeiro, chegando a Outeiro. O acesso é feito pelas Avenidas Paulo Costa, Conceição e, por último, Avenida BL-10. O trajeto possui 28 km e o tempo médio do percurso é de 40 minutos até que a carga chegue ao terminal. O trajeto dentro da cidade encontra-se com ruas mal projetadas e em péssimas condições.

A segunda opção do trajeto é pela Avenida Augusto Montenegro, complexo do entroncamento, Estrada da Maracacuera e Estrada do Outeiro, chegando a Outeiro. O acesso também é feito pelas Avenidas Paulo Costa, Conceição e, por último, Avenida BL-10. Este trajeto possui 26 km e é percorrido, em média, em 30 minutos.

FUNDEADOUROS

As áreas de fundeio designadas pela Capitania dos Portos para o porto de Outeiro são as seguintes:

Área de Fundeio	Observações
Fundeio Nº 1 Carta nº 304	- Para inspeção sanitária, aduaneira e da polícia marítima. a) LAT 01° 05,00'S e LONG 048° 30,00'W; b) LAT 01° 05,00'S e LONG 048° 28,50'W; c) LAT 01° 06,50'S e LONG 048° 28,50'W; e d) LAT 01° 06,50'S e LONG 048° 28,50'W
Fundeio Nº 2 (ICOARACI) Carta nº 304	- Para navios petroleiros e propaneiros, aguardando atracação ao Terminal de MIRAMAR. a) LAT 01° 16,00' S e LONG 048° 30,40' W; b) LAT 01° 16,30' S e LONG 048° 30,00' W; c) LAT 01° 17,65' S e LONG 048° 30,40' W; e d) LAT 01° 17,65' S e LONG 048° 30,00' W. - Calado máximo 12,6m
Fundeio Nº 3 Carta nº 304	Para navios petroleiros desgaseificando.
Fundeio Nº 1 (Miramar 2) Carta nº 320	- Para navios em reparo, manutenção, litígio ou aguardando ordens. a) LAT 01° 23,75' S e LONG 048° 31,25' W; b) LAT 01° 23,75' S e LONG 048° 31,00' W; c) LAT 01° 24,50' S e LONG 048° 31,00' W; e d) LAT 01° 24,50' S e LONG 048° 31,25' W. - Calado máximo 7,92m.

<p>Fundeio Nº 2 Carta nº 320</p>	<p>- Para navios de guerra ou mercantes autorizados pelo representante da Autoridade marítima.</p>
<p>Fundeio Nº 3 Carta nº 320</p>	<p>- Para navios aguardando atracação ou em operação de carga ou descarga: - Área 3A (Miramar 1) a) LAT 01° 23,75' S e LONG 048° 30,50' W; b) LAT 01° 23,75' S e LONG 048° 30,25' W; c) LAT 01° 23,50' S e LONG 048° 30,25' W; d) LAT 01° 23,50' S e LONG 048° 30,00' W; e) LAT 01° 24,25' S e LONG 048° 30,00' W; f) LAT 01° 24,25' S e LONG 048° 30,25' W; g) LAT 01° 24,50' S e LONG 048° 30,25' W; e h) LAT 01° 24,50' S e LONG 048° 30,50' W. - Calado máximo 7,40m.</p> <p>- Área 3B (Minas Gerais) a) LAT 01° 26,10' S e LONG 048° 31,70' W; b) LAT 01° 26,10' S e LONG 048° 31,40' W; c) LAT 01° 27,00' S e LONG 048° 31,50' W; d) LAT 01° 27,00' S e LONG 048° 31,80' W</p>
<p>Fundeio Nº 4 Carta nº 320</p>	<p>- Área de quarentena: a) LAT 01° 25,00' S e LONG 048°31,40' W; b) LAT 01° 25,00' S e LONG 048° 31,20' W; c) LAT 01° 25,85' S e LONG 048° 31,30' W; e d) LAT 01° 25,85' S e LONG 048° 31,50' W. - Calado máximo 7,92m.</p>

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).

➤ Carta 304

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.

Os pontos mais característicos da margem esquerda são os seguintes:

➤ Carta 303

Soure (00°44'S – 048°31'W) – cidade localizada no rio Paracauari (ou Igarapé Grande), na margem esquerda da foz deste rio, que desemboca no rio Pará. Possui vários atracadouros para embarcações de navegação interior;

Farol Soure (00°44,52'S – 048°30,32'W) – 30 metros de altura luz de grupo de 2 lampejos brancos na altitude de 35 metros com alcance de 14 metros com alcance de 5 milhas, na ilha dos Amores, margem direita da foz do rio Paracauari;

Farolete Salvaterra – 0,65M ao S do farol Soure, com placa de visibilidade, 8 metros de altura e luz de lampejo branco na altitude de 14 metros com alcance de 5 milhas, na ilha dos Amores, margem direita da foz do rio Paracauari;

Ponta de Joanes – 9 milhas ao Sul de Soure, é tomada pela cidade de Joanes. Nela fica o farol Joanes, com placa de visibilidade, 17 metros de altura e luz de lampejo branca na altitude de 23 metros com alcance de 14 milhas.

➤ Cartas 303 e 304

Ilha Coroa Grande – 10 milhas ao SSW da ponta de Joanes, no extremo sueste da ilha do Marajó. Na sua margem sul fica o farolete Coroa Grande, luz de grupo de 3 lampejos brancos de altitude de 18 metros com alcance de 10 milhas e setor de visibilidade de 136° (255° a 031°);

➤ Carta 320

Ilha das Onças – Esta ilha ocupa toda a margem esquerda do rio em frente a Belém. Sua margem NNE, onde há vários cascos soçobrados visíveis, é balizada por uma boia luminosa cardinal leste.

4.4 ÁREAS DE MANOBRA

Ver itens abaixo.

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.

Tabela com as principais informações meteorológicas do Terminal de Outeiro:

PRINCIPAIS INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS	
Temperatura média	25,7 °C
Pressão atmosférica	1.009,5 mb
Umidade relativa	84,2 %
Chuvas	2.800 mm
Altura média das águas (sizíguas), preamar	3,22 m
Altura média das águas (sizíguas), baixa-mar	2,42 m
Altura máxima de preamar (18.03.20)	+ 4,21 m
Altura mínima de baixa-mar (16.07.20)	- 0,37 m

Fonte: Site da CDP.

Ventos Predominantes

Predominam os ventos de NE. 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. Os ventos no período da tarde (geral) normalmente se intensificam chegando a rajadas de força 4 a 5, principalmente nos meses de setembro a dezembro (tempo “bro”).

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, quando ocorre também, em média, 2 dias por mês de nevoeiro. Não temos registros de operações que tenham sido afetadas pela visibilidade limitada.

Correntes da Maré e outras correntes

Na região, a principal componente da elevação é a maré astronômica, definida como variação do nível do mar, na forma de ondas de longos períodos, gerada, basicamente, por influência da atração gravitacional de diferentes corpos celestes sobre a Terra, principalmente a Lua e o Sol. As oscilações de subida e descida do nível do mar são conhecidas como enchente e vazante, respectivamente. Essas oscilações estão relacionadas com as correntes de marés resultantes destas forças astronômicas (FEMAR, 2020)

A maré tem característica semidiurna, sofrendo forte influência do vento e da chuva, com amplitude máxima de 3,7m e corrente de até 3,5 nós, que perdura por até duas horas após a inversão da maré. 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.

No canal do Espadarte a velocidade da corrente de maré pode atingir 3,5 nós, na sizígia. No cais do porto de Belém as correntes de enchente e vazante empurram o navio para o cais e podem atingir até 3,5 nós, perdurando por duas horas após a preamar (PORT INFORMATION TERMINAL DE MIRAMAR, 2022)

5. Descrição do Terminal

O Terminal Portuário de Outeiro é uma extensão do porto organizado de Belém, situado na Ponta do Redentor, na Ilha fluvial de Caratateua ou Outeiro distrito de Belém, Estado do Pará, no estuário do rio Guajará-Açú, à margem direita da baía do Guajará a uma distância fluvial de 19 km do Porto de Belém, abrange uma área territorial de 313.826,24 m². Seu território é constituído de vias de tráfego asfaltadas e iluminadas disponíveis à utilização para movimentação de cargas.

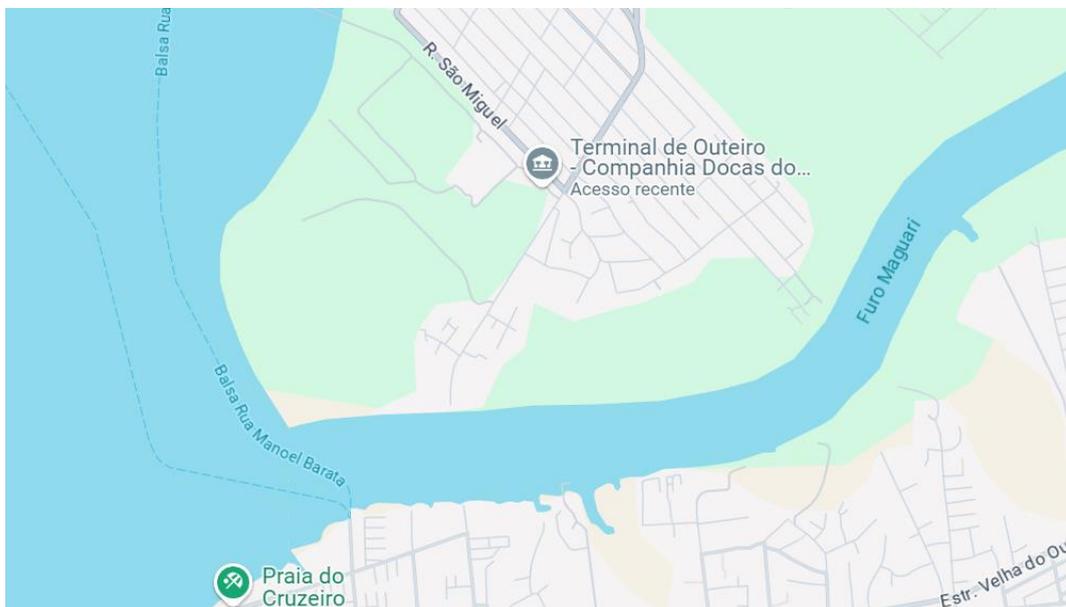
O Terminal Portuário do Outeiro que está situado na ilha fluvial de Caratateua, também chamada ilha de Outeiro, localizada à margem direita da Baía do Guajará a cerca de 40 km do porto de Belém. O local onde está sediado o Terminal apresenta nítida vocação para o mercado exterior, principalmente, devido as suas excelentes condições de abrigo e de profundidades.

Acessos Rodoviários: a partir da Estrada do Outeiro até a rodovia BL-010 ou rua da Balsa onde se situa o terminal.

Acesso fluvio-marítimo: da foz do rio Pará, que deságua no Atlântico, e deste através do Canal do Mosqueiro até a baía do Guajará onde se situa o terminal.

5.1 LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL

O Terminal está localizado na posição GPS Lat. 01° 16'40.8" S e Long. 048° 28' 39".0 W



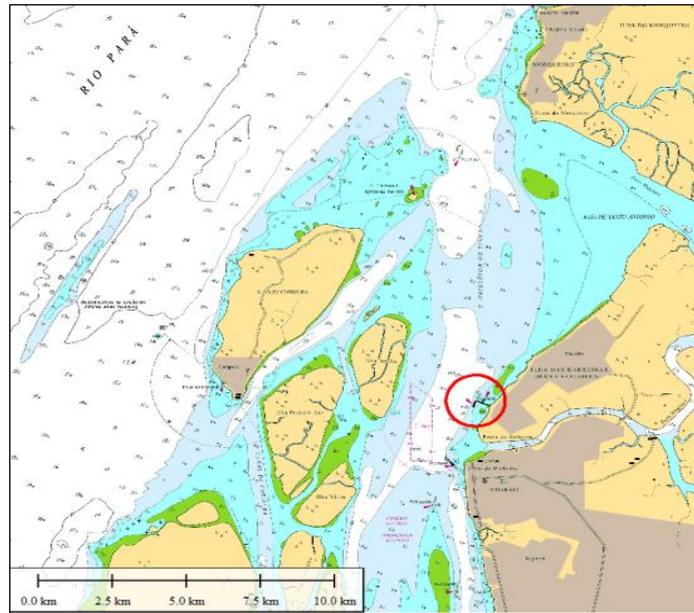
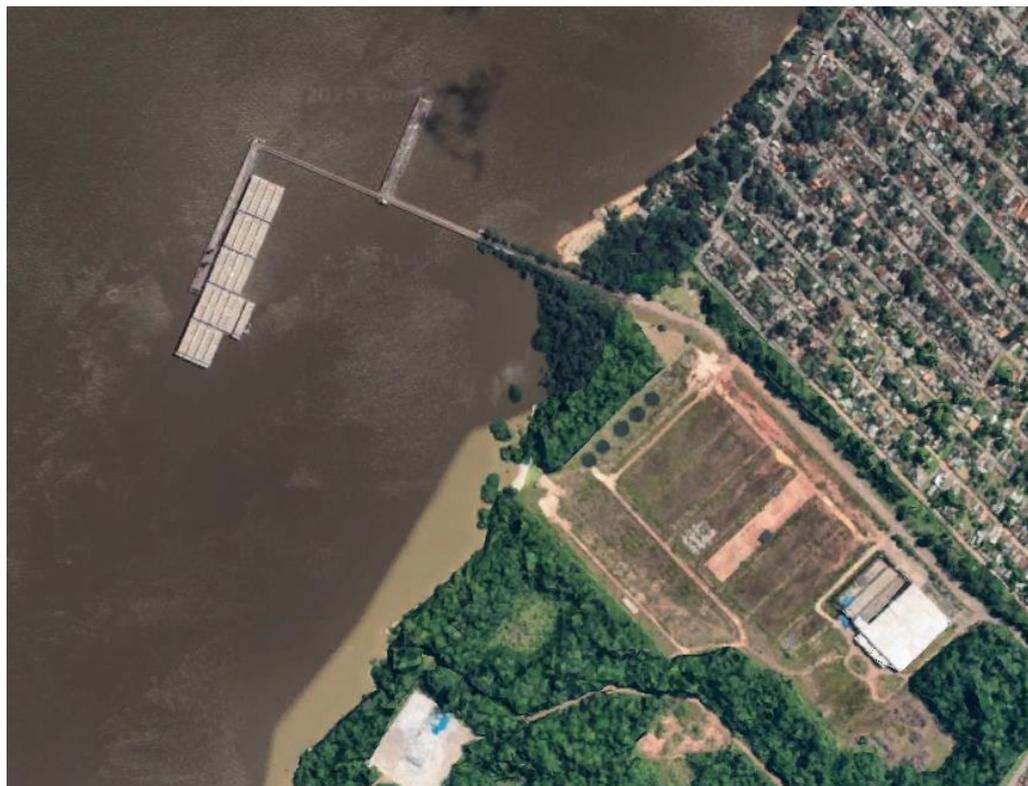


Figura 04: Localização do Terminal de Outeiro (Carta DHN 304).

5.2 LAYOUT DO TERMINAL



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 progressos não serão aceitos, sendo-lhes negada a permissão para operar no píer petroleiro. 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 Outeiro, 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, da Barra ao Porto de Belém:

Carta 303: O rio Pará separa as costas leste, sueste e sul da ilha do Marajó do continente, tem uma largura considerável, havendo trechos em que o navegante situado no meio do rio não avista suas margens; comunica-se com o rio Amazonas através de canais denominados estreitos e furos, que separam as inúmeras ilhas localizadas entre a costa sudoeste da ilha do Marajó e o continente; é desembocadura do rio Tocantins e de vários rios menores.

Carta 21300: Vindo do Norte, o reconhecimento da costa para a aterragem é dificultado por suas características - baixa, com vegetação uniforme e sem acidentes geográficos notáveis - e pela coloração barrenta das águas dos rios Amazonas e Pará, que penetram mar afora, dificultando a observação de áreas de menor profundidade.

Deve-se navegar em profundidades acima de 20 metros, para evitar os bancos situados na barra Norte do rio Amazonas e na barra do rio Pará. O navegante procedente do Leste pode situar-se com segurança na distância de 10 milhas da costa, em profundidades acima de 10 metros e dentro do alcance dos faróis, até reconhecer Salinópolis.

Carta 303: Junto à ilha do Marajó há um canal alternativo, o canal do Quiriri, que tem início na boia luminosa Quiriri (Águas seguras) é balizado por boias luminosas de boreste e bombordo, até o extremo sul da Coroa Seca. A praticagem neste canal é facultativa para os navios nacionais e estrangeiros que não transportam carga perigosa, até o fundeadouro ao largo de Mosqueiro.

Os navios cuja praticagem não seja obrigatória devem navegar com muita cautela, porque as profundidades dos canais e as posições dos bancos próximos das áreas usuais de navegação mudam com muita frequência.

Carta 302: Na barra do rio Pará navegar no canal do Espadarte cujo trecho crítico, entre o baixo do Espadarte (banco de Bragança) e os bancos Tijoca, é balizado por 2 boias luminosas de boreste e 4 de bombordo. O canal dos Poções só deve ser investido com conhecimento local, por ser sujeito a variações. Entre o baixo do Espadarte e a coroa das Gaivotas ter atenção ao caimento do navio sobre a coroa, quando a maré for de vazante.

Carta 303: No canal do Quiriri, as boias luminosas 8,10,5 e 12 orientam a navegação.

Carta 304 e 302: No canal de Mosqueiro evitar a aproximação das pedras a nordeste da ilha Tatuoca, balizadas por boia luminosa de boreste. No canal paralelo à ilha da Barra atentar para o banco que envolve esta ilha, cujos limites norte e leste são balizados por boias luminosas de boreste.

Carta 320: Na aproximação da Base Naval de Val-de-Cães ter atenção especial às pedras da Barra e pedras do Forte, balizadas por boias luminosas de bombordo; e às pedras Val-de Cães, balizadas por boias luminosas de bombordo, cardinal Norte e cardinal Sul.

Na aproximação do cais do porto atentar para os bancos que margeiam o canal dragado, em especial o banco da Cidade, que ocupa toda a área fronteira do cais.

O navegante deve ter atenção que o contorno das partes emersas do rio representado nas cartas náuticas está sujeito a modificações constantes, devido a intensas atividades geomorfológicas,

erosivas e de deposição de sedimentos, que podem ocasionar fenômenos do tipo surgimento, crescimento e deslocamento de bancos de areia, crescimento de ilhas, erosão de margens, etc...

Da barra ao Porto de Belém devem ser evitados os seguintes perigos, situados próximos da margem direita e do canal navegável: (Conforme Roteiro Costa Norte)

- Coroa das Gaivotas
- Recifes das Andorinhas;
- Pedras;
- Pedras;
- Pedras da Barra;
- Pedra Val-de-Cães;
- Alto-fundo;
- Casco soçobrado.

Limites do Porto

Segundo o Decreto nº 5.230, de 5 de outubro de 2004, a poligonal da área do Porto Organizado de Belém, tem seus vértices definidos pelas coordenadas geográficas a seguir:

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| ➤ Ponto A: Latitude 1°14'16,31" S | Longitude 47°29'06,45" W |
| ➤ Ponto B: Latitude 1°14'16,09" S | Longitude 47°32'59,99" W |
| ➤ Ponto C: Latitude 1°17'34,24" S | Longitude 47°32'59,99" W |
| ➤ Ponto D: Latitude 1°17'34,34" S | Longitude 47°31'18,24" W |
| ➤ Ponto E: Latitude 1°17'32,03" S | Longitude 47°31'18,67" W |
| ➤ Ponto F: Latitude 1°24'32,05" S | Longitude 47°30'30,35" W |
| ➤ Ponto G: Latitude 1°26'34,05" S | Longitude 47°30'30,35" W |
| ➤ Ponto H: Latitude 1°27'33,05" S | Longitude 47°29'43,35" W |
| ➤ Ponto I: Latitude 1°27'33,05" S | Longitude 47°27'46,35" W |
| ➤ Ponto J: Latitude 1°16'45,91" S | Longitude 47°29'06,59" W |

O Porto e seus acessos constam nas cartas náuticas nº 304 e 320 da DHN.



FIGURA 03: Poligonal do Porto Organizado de Belém.

Fonte: GEPLAM/CDP.

RESTRITÕES DE GERAIS

Atualmente o terminal já é homologado para a operação de navio de granel sólido com até 40.000 DWT. Com comprimento máximo de 200 m e calado de até 10,6 m. Os navios que operam no terminal são majoritariamente de granel sólido.

- Não há restrições a horários para atracar/desatracar, devendo ser observada a maré;
- A velocidade no fundo (V_f) máxima nas proximidades do terminal é de 4 nós;
- Berço 101 (externo): atracação/desatracação aconselhável ser sempre realizada no estofo da preamar e somente por BE;
- Berço 102 (interno): atracação/desatracação deve ser sempre realizada no estofo da preamar e somente por BB. - É obrigatória a utilização de lanchas apropriadas, dotadas de VHF para alar as espias;
- A região é sujeita a marés semidiurnas com influência de vento e chuvas, originando amplitudes máximas da ordem de 3,7m e corrente da ordem de 3,5 nós;
- 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.

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 05: Berços do Terminal de Outeiro

Fonte: Plano Mestre 2017

- ✓ **Estruturas de acostagem:** possui duas instalações acostáveis (píeres), interligadas a uma única ponte de acesso, sendo executada toda em concreto armado apresentando em sua infraestrutura, estacas de concreto armado pré-moldadas.
- ✓ **Pier 100 – Navios:** Comprimento de 261 m e largura de 16,5 m. Construído na extremidade da ponte de acesso, em forma de "L", possui dois berços de atracação 101 (profundidade 10,6m) e 102 (profundidade 6,8m) para receber navios de até 40.000 TPB e 16.000 TPB, respectivamente, sendo destinados a realizar operações com carga geral e granel sólido. O pier foi projetado para sobrecarga de 4,0 t/m², cabeços de amarração com capacidade para 100 t e 60 t instalados nos berços 101 e 102, respectivamente.
- ✓ **Pier 200 – Barcaças:** Comprimento de 175,35 m e largura de 23,45 m. Construído no trecho intermediário da ponte de acesso e paralelo ao pier 100, possui dois berços de atracação 201 (profundidade 4,2m) e 202 (profundidade 3,2m) para receber embarcações de até 2.700 TPB, sendo destinados a realizar operações com carga geral e granel sólido. O pier foi projetado para sobrecarga de 2,5 t/m², cabeços de amarração com capacidade para 25 t instalados nos berços (informações disponíveis em www.cdp.com.br).

A tabela abaixo apresenta as características dos berços de atracação do Terminal.

Características	101	102	201	202
Embarcações	Navios	Navios menores	Balsas	Empurradores
Comprimento (m)	261,00	261,00	175,35	175,35
Largura (m)	16,50	16,50	23,45	23,45
Profundidade	11,60	6,80	4,20	3,20
Calado Máximo recomendado*	10,60	6,80	4,20	3,20
Ano de construção	1980 - 1981	1980 - 1981	1980 - 1981	1980 - 1981
Tomada de água	Não possui	Não possui	Não possui	Não possui
Capacidade de carga	4,0 t/m ²	4,0 t/m ²	2,5 t/m ²	2,5 t/m ²
Capacidade (dwt)	40.000	16.000	----	-----
Comprimento máximo da embarcação (m)	200	160	----	-----

Fonte: Dados compilados da Autoridade Portuária, os quais estão sujeitos a variações conforme condições hidrográficas.

*Característica - Calado Máximo recomendado: Conforme Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – NPCP – Ano 2015.

Armazenagem

- **Armazém:** constituído por sete galpões geminados medindo 21,50m x 105,00m, perfazendo uma área total construída de 19.560m², capacidade de carga de aproximadamente 300 t e altura de fuste igual a 3,10m. A fachada dos seis galpões centrais é composta por um acréscimo de área coberta com o mesmo tipo de construção destinado à área de carga e descarga, dotada de plataforma elevada e acesso para carretas, com aproximadamente 1.500m². No interior do armazém encontra-se dois prédios administrativos de três pavimentos, medindo 10,00m x 37,50m e 10,00m x 16,00m, com áreas total de 480m² e 1.125m² cada um.
- **Pátios de Armazenagem 03, 04, 05 e 06:** áreas retangulares com 10.200m² cada uma, localizam-se em sequência ao armazém, com afastamento deste de 24,50m e 14,50 entre elas.
- **Pátios de Armazenagem 02 e 01:** áreas retangulares com 9.800m² cada uma, localizam-se em sequência ao armazém nº 03, com afastamento deste de 14,20m, sendo a mesma recuada lateralmente de 12,50m em relação ao alinhamento das demais áreas.

Movimentação de Carga

O Terminal Portuário de Outeiro tem sua vocação voltada para a operação com graneis sólidos e carga geral. O terminal realiza também, operações de transbordo de carga em apoio ao Porto de Belém em conformidade com o Regulamento de Exploração dos Portos-REP.



FIGURA 06: Navio em operação atracado no píer 100.

Fonte: [Tecnologia em Engenharia de Estruturas e Fundações \(dynamistechne.com\)](http://Tecnologia em Engenharia de Estruturas e Fundações (dynamistechne.com))

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

O Terminal de Outeiro possui estrutura para atracação composta por dois píeres descritos a seguir:

- Píer 100 – possui 255 m de comprimento com as seguintes características:

Berço 101 (externo): 10,0 metros de profundidade e projetado para atracação de embarcações de até 40.000 DWT, podendo receber embarcações de até 200,0 m de comprimento.

Recomendada atracação por BE com corrente da enchente; a desatracação também deve ser realizada com corrente de enchente;

Berço 102 (interno): 8,0 metros de profundidade e projetado para atracação de embarcações de até 15.000 DWT, com no máximo 160,0 m de comprimento. Atracação por BB com corrente de enchente, devendo a desatracação também ser realizada com corrente de enchente.

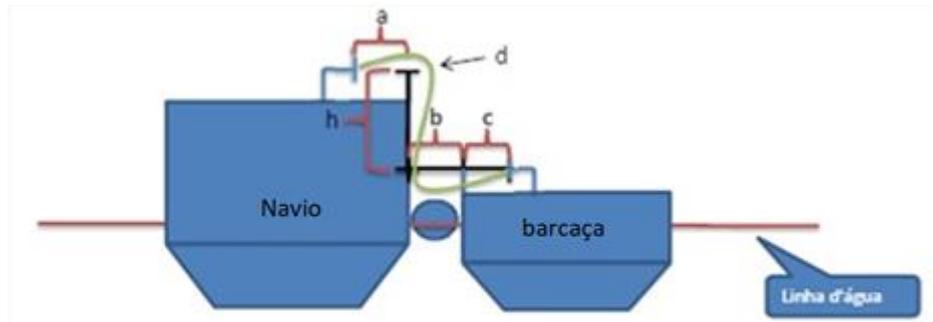
- Píer 200 – possui 154 m de comprimento com as seguintes características:

Berço 201 (externo): 8,0 metros de profundidade e projetado para atracação de embarcações de até 6.000 DWT;

Berço 202 (interno): 5,0 metros de profundidade e projetado para atracação de embarcações de até 250 DWT. A velocidade de trânsito no canal de acesso deve ser adequada ao crescimento da maré naquele instante, a fim de eliminar o efeito de afundamento do navio (“squat”) em águas rasas, garantindo o fator de segurança mínimo de 1,4 m em relação ao fundo. A velocidade máxima na aproximação para atracação não deverá ser superior a 4 nós.

6.3 CARACTERÍSTICAS DO BERÇO PARA CARGA, DESCARGA E ABASTECIMENTO

Os produtos que podem ser operados no STB atracado 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 balsa = 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 7 - 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 do Outeiro 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 Terminal do Outeiro é definida pela Autoridade portuária (CDP).

7.1.3 CONDIÇÕES DE RECEBIMENTO E CARACTERIZAÇÃO DE SLOP

No Terminal de Outeiro 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 do Outeiro, 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, consequentemente, 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.

Nº Berço	Requer prático para manobra?	TPB (máx.)	Aproximação		Pontos de Amarração		Cabos de Amarração		
			Veloc. (máx.)	Ângulo (máx.)	Cabeço	Gato	Lançante	Través	Spring
101	SIM	40.000 T	4 NÓS	-	6	-	8	-	4
102	SIM	16.000 T	4 NÓS	-	6	-	8	-	4
201	NÃO	-	-	-	-	-	-	-	-
202	NÃO	-	-	-	-	-	-	-	-

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 de Segurança) 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 OUTEIRO.

OPERAÇÕES DE TRANSBORDO

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

REQUISITOS ESPECIAIS PARA GLP

Não aplicável.

RESTRIÇÃO AO EXESSO DE FUNAÇA 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 pier 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

Berço	Tipo de Operação	Corrente (nós)	Vento (nós)
101	MR X Barcaça	3,5	35

Quando forem atingidos os limites de vento e/ou corrente estabelecidos na tabela acima deve-se:

- 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 ÁGUA POTÁVEL

Não há fornecimento de água potável pelo terminal.

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 Terminal de Outeiro as ações referentes aos controles do ISPS CODE, são de responsabilidade da Companhia Docas do Pará (CDP), que é a proprietária do porto operado pela TRANSPETRO. O Terminal do Outeiro não é certificado ISPS pela sua inexigibilidade e, por isso, está impedido da emissão da Declaração de Proteção (Declaration of Security - DOS). Contudo, o Terminal possui implementadas medidas de segurança empresarial aplicáveis aos navios e às instalações portuárias. Em caso de necessidade, estas medidas de proteção podem ser acionadas pelo Navio através do Supervisor de Segurança Portuária do Terminal (PFSO - Port Facility Security Officer), ou através do rádio VHF (canais 15/16). 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 abaixo: - **Tel.: +55 91 XXXXXXXXX**.

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 Belém não possui serviço especial de controle de tráfego e navegação. O controle Portuário do terminal de Miramar é de responsabilidade das Companhias Docas do Pará – CDP, o qual é feito através de comunicação via rádio VHF canal 16, com uma unidade central e três móveis.

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.

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 autuar os responsáveis por qualquer incidente dentro dos limites do porto.

9.3 PRATICAGEM

Compreende o acesso pelo canal do Quiriri (ou Marajó), ou pelo canal do Espadarte, no rio Pará, a partir dos pontos de espera de práctico situados à jusante da extremidade externa do banco Xingu e Cabeço do Norte e do situado à jusante do Baixo Espadarte, até o porto de Belém, porto de Vila do Conde e acesso a região dos Estreitos à sudoeste da Ilha do marajó. O rio Tocantins é considerado hidrovía extensiva desta ZP.

O canal do Quiriri (ou Marajó) é considerado facultativo, tendo em vista a existência de balizamento (de acordo com o Aviso Permanente nº 065/02 da DHN), à navios nacionais e estrangeiros que não transportem carga perigosa. A praticagem nesta ZP é obrigatória, exceto para o trecho considerado facultativo.

A zona de praticagem obrigatória tem como limites os seguintes locais de embarque e desembarque do práctico e os portos de Belém e Vila do Conde e a madeireira do estreito de Breves.

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 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 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 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 E ROTEIRO COSTA NORTE, 2020 – 2024.

*** 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

As Unidades Portuárias dispõem do serviço de rebocador, oferecido pela empresa Wilson Sons, sendo que o mesmo deve ser agendado com antecedência de 3h.

De acordo com NPCP 2022, é obrigatório o auxílio de, pelo menos, um rebocador nas manobras de atracação e desatracação.

Os Serviços Portuários estão disponíveis no site da Autoridade Portuária: www.cdp.com.br

A Autoridade Portuária é a Companhia Docas do Pará. - Endereço: Ilha de Caratateua, Estrada BL 10 - Outeiro - Icoaraci - Belém-PA - CEP: 66845-840 - Telefone: (91) 3215-3901 / 3215-3902/ 3215-3606 - E-mail: plantaoot@cdp.com.br

RELAÇÃO DAS EMPRESAS QUE OPERAM OS REBOCADORES

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 Baía 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 de 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) – Freqüência 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 Inspetores 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 do Outeiro.

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 do Outeiro.

APÊNDICE – B Informações da Embarcação para o Terminal

PETROBRAS TRANSPORTE S/A – TRANSPETRO TERMINAL DE OUTEIRO PARÁ - BRASIL	
Solicitação de Informações sobre o Navio	
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:
Propulsão	Propulsão transversal
Número de motores:	Proa (Quant e Potência):
Número de hélices:	Popa (Quant e Potência):
Tipo de passo:	
Quantidade e tamanho das tomadas do manifold	Capacidade máxima do guindaste (SWL)
Programação de carregamento	
• Tipo e quantidade:	(m³)
• Tipo e quantidade:	(m³)
• Tipo e quantidade:	(m³)
Programação de descarga	
• Tipo e quantidade:	(m³)
• Tipo e quantidade:	(m³)
• Tipo e quantidade:	(m³)

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 ³	
Pressão garantida na descarga: (quando for operação de descarga):			Kgf/cm ²
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			
Lastro Sujo: Quantidade:		Lastro Segregado: 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			

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