

**NORMA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA (NAP)
NAP.SUPOP.OPR.006, de 10 de janeiro de 2022.**

**NORMAS PARA A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE
AMARRAÇÃO, DESAMARRAÇÃO E PUXADA DE
NAVIOS NOS BERÇOS PÚBLICOS DO PORTO
ORGANIZADO DE SANTOS, BEM COMO AS
NORMAS ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS
APLICÁVEIS**

A DIRETORIA EXECUTIVA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS

(Santos Port Authority – SPA), no uso das suas competências estatutárias,

- a) Considerando as atribuições legais que são conferidas à SPA pela Lei nº 12.815/13;
- b) Considerando as normas disciplinares estabelecidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA;
- c) Considerando que os serviços de amarração, desamarração e puxadas de navios não exigem alocação de mão de obra de trabalhadores avulsos, conforme o rol taxativo de categorias de trabalhadores contido no Art. 40 da Lei nº 12.815/13;
- d) Considerando que o Art. 40, §1º, da mesma Lei, ao enumerar as atividades portuárias não contempla as atividades de amarração, desamarração e puxadas, não estando, portanto, inseridas dentro das atribuições legais da SPA, nem constante na conceituação legal das atividades portuárias;
- e) Considerando que a amarração, desamarração e puxadas estão inseridas na responsabilidade do armador e são reguladas como atividade de navegação de apoio portuário, conforme disposto na Resolução nº 1.766/2010 e Resolução nº 2.586/2012, ambas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ;
- f) Considerando o processo de modernização da gestão administrativa, que impõe contínuas análises e adequações frente as suas obrigações legais, que preza pela eficiência da prestação de serviço;
- g) Considerando a necessidade de aumentar a eficiência operacional dos berços públicos do Porto Organizado de Santos, reduzindo, por conseguinte, o tempo de espera na fila de atracação dos navios; e
- h) Considerando a Decisão DIREXE nº 015.2022 na sua 2223ª Reunião Extraordinária, realizada em 07 de janeiro de 2022.

RESOLVE:

1. Estabelecer que a partir da 00:00 de 01/03/2022 a SPA deixará de oferecer o serviço de amarração aos berços públicos do Porto Organizado.
2. De forma a garantir a transição dos serviços de forma segura, eficiente e sem solução de continuidade, a SPA irá:
 - a) Fomentar curso(s) de capacitação para as empresas em geral;
 - b) Realizar o credenciamento de empresas que pretenderem prestar ou continuar a prestação dos serviços de amarração no Porto Organizado de Santos;
 - c) Franquear às empresas executoras, até o dia 31/03/2022, o acompanhamento das manobras realizadas por elas;
3. Definir que as empresas deverão, entre a data da aprovação desta NAP e 28/02/2022, acompanhar a execução dos serviços realizados pelas equipes da SPA visando garantir a transição dos serviços de forma segura, eficiente e sem solução de continuidade:
 - a) Empresas que comprovadamente já prestam serviços de amarração há mais de 30 dias no porto de Santos, deverão acompanhar as manobras durante, ao menos, 7 dias nos berços da Alamoia, berço 15 ou 16/17, caso intentem iniciar atuação nestas regiões;
 - b) Empresas que não comprovem atuação há pelo menos 30 dias no Porto de Santos devem acompanhar manobras pelo período mínimo de 30 dias, abrangendo as regiões em que pretendem atuar.
4. O acompanhamento das manobras de atracação e desatracação pode ser iniciado imediatamente, necessitando de comunicado por e-mail endereçado a supop@brssz.com e atracao@brssz.com.
5. Para comprovação do acompanhamento e aprendizado da metodologia, deverá ser emitido o “formulário de atracação autônoma” nos moldes do constante na NAP.SUPOP.OPR.004, para cada manobra acompanhada. A SPA incentiva o acompanhamento das manobras para que haja compreensão do posicionamento da equipe e procedimentos.
6. Definir que esta norma entra em vigor na data de sua publicação.

7. Revogar, a partir de 01/03/2022, as normas da Autoridade Portuária SUPOP.OPR.003, de 30 de setembro de 2021 e SUPOP.OPR.005, de 29 de outubro de 2021.

Fernando Biral
Diretor-Presidente

NORMAS PARA A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE AMARRAÇÃO E DESAMARRAÇÃO NOS BERÇOS PÚBLICOS DO PORTO ORGANIZADO DE SANTOS, BEM COMO AS NORMAS ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS APLICÁVEIS

CAPÍTULO I

OBJETIVO

Art. 1º Esta norma tem por objeto estabelecer procedimentos para a execução dos serviços de amarração e desamarração de navios nos berços públicos do Porto Organizado.

CAPÍTULO II

DEFINIÇÕES

Art. 2º Para efeitos desta Norma considera-se:

I. Amarração, desamarração e puxada de embarcação: é o auxílio prestado por pessoal especializado, com apoio ou não de embarcação apropriada, para movimentação dos cabos de amarração, durante as manobras de atracação, desatracação e deslocamento ao longo do cais;

II. Autoridade Portuária de Santos (SPA): pessoa Jurídica, de direito privado, integrante da administração indireta federal, com jurisdição dentro dos limites do Porto Organizado, com a finalidade de administrar e fornecer infraestrutura de modo a operar e atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias;

III. Porto Organizado: entende-se como bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária (Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013).

CAPÍTULO III

DOS SERVIÇOS DE AMARRAÇÃO, DESAMARRAÇÃO E PUXADA

Art. 3º Os serviços de amarração, desamarração e puxada de navios nos berços públicos do Porto Organizado não serão realizados pela Autoridade Portuária.

Art. 4º Os serviços de amarração, desamarração e puxada de navios de que trata esta norma serão executados, a critério do armador, diretamente pelo terminal portuário/arrendatário ou por empresa de apoio portuário, devidamente autorizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e credenciada por esta Autoridade Portuária, e deverão observar a técnica, a segurança do trabalho e normas regulamentadoras correlatas, a segurança portuária (quanto ao credenciamento relativo ao ISPS-Code e às normas da Receita Federal do Brasil), a regularidade da atividade, a eficiência das operações portuárias e o respeito ao meio ambiente.

Art. 5º. A execução dos serviços de amarração, desamarração e puxada no Porto Organizado de Santos deve observar os procedimentos estabelecidos no “Manual de Amarração, Desamarração e Puxada” constante do Anexo I desta Norma.

Art. 7º. Para estarem habilitadas a prestar serviços de amarração, desamarração e puxada nos berços públicos do Porto Organizado a partir de 01/03/2022, as empresas deverão possuir credenciamento junto à SPA.

Art. 8º. Os certificados terão validade de três (3) anos a contar da data de sua emissão.

CAPÍTULO IV

DO CREDENCIAMENTO

Art. 9º Para obtenção do credenciamento junto à SPA, as empresas interessadas deverão apresentar por protocolo digital todos os documentos exigidos no site da Autoridade Portuária. A relação dos documentos constantes no anexo 4 dessa NAP.

CAPÍTULO V

DAS SANÇÕES

Art. 10 Em caso de descumprimento deste regramento, a SPA advertirá formalmente a empresa, fixando prazo de até 48 horas para apresentação da sua defesa, que deverá conter:

- (I) Plano de ação que contenha, obrigatoriamente, prazo para a correção da irregularidade; ou,
- (II) Evidências que contestem que o regramento foi descumprido.

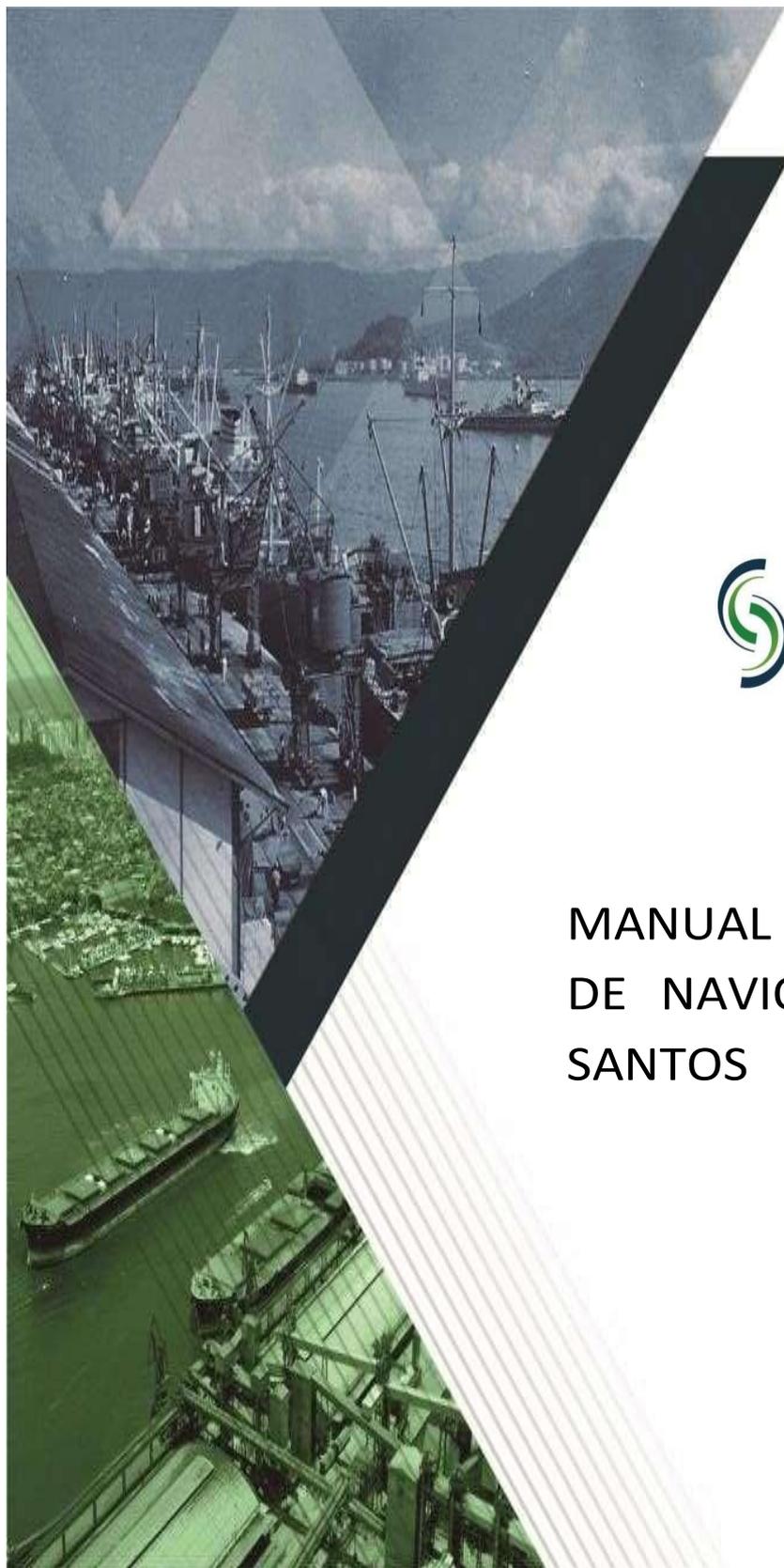
Os documentos relativos à defesa supracitada serão analisados pela SPA, que poderá:

- a. Considerar procedentes as justificativas apresentadas em defesa;
- b. Avaliar o Plano de ação apresentado, podendo manter credenciamento ativo enquanto este é executado ou, na impossibilidade, suspender o credenciamento temporariamente até que a solução seja efetivada; ou
- c. Descredenciar a empresa, no caso de cometimento de infração grave, estabelecendo o período pelo qual ficará impedida de obter novo credenciamento, o qual não será superior a 180 dias.

Art. 11 Transcorrido o prazo de impedimento, a empresa descredenciada estará apta a iniciar novo processo de credenciamento.

Art. 12. São consideradas infrações graves para efeito deste regramento:

- I. Fraudar o processo de credenciamento;
- II. Colocar em risco a segurança dos trabalhadores; e,
- III. Praticar, permitir ou contribuir com atos ilícitos dentro do Porto de Santos.



MANUAL DE AMARRAÇÃO
DE NAVIOS NO PORTO DE
SANTOS

INSTRUÇÃO DE AMARRAÇÃO

O Porto de Santos pela ação de sua direção e de seus empregados deve cumprir a legislação legal imposta a eles pelas Normas Regulamentadoras – NR, relativas à segurança e medicina do trabalho.

Ressaltamos aqui a NR 29 - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, a qual se aplica a todos os trabalhadores portuários que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retro portuárias, situadas dentro ou fora do porto organizado.

Sumário

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. REGULAMENTOS E ORIENTAÇÃO.....	10
3. AVALIAÇÃO DE RISCOS	10
4. RESPONSABILIDADES.....	11
5. OPERAÇÕES DE AMARRAÇÃO	12
6. RISCOS	12
7. MEDIDAS DE CONTROLE	14
8. COMUNICAÇÕES.....	15
9. DISPOSIÇÕES DE AMARRAÇÃO	16
10. EPI - EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL	17
11. PROCEDIMENTO DE MANOBRA.....	17
11.1.Operações De Atracação, Desatracação E Manobras De Embarcações.....	17
11.2.Desatracação.....	19
11.3.Puxadas De Navios	19
11.4.Terminais Privativos E Privados.....	19
12. COMPETÊNCIA, INFORMAÇÃO, INSTRUÇÃO, TREINAMENTO E SUPERVISÃO..	20
ANEXO 2.....	21
ANEXO 3.....	23
ANEXO 4.....	25
ANEXO 5.....	26
ANEXO 6.....	27

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. Este documento é para uso das empresas prestadoras de serviço de amarração de navios que atuam no Porto de Santos. A orientação não é definitiva, mas busca as melhores práticas, procedimentos documentais junto à SPA e fomento a políticas de segurança, treinamento e reciclagem profissional.

2. REGULAMENTOS E ORIENTAÇÃO

- 2.1. NR 29 – Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário é o principal estatuto que rege a aplicação da lei de saúde e segurança nos Portos, estabelecendo os requisitos básicos para alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.
- 2.2. NORMAM-13/DPC, fixa as Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários, pautada na “International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended” (CONVENÇÃO STCW-78, emendada), instrumento esse do qual o Brasil é signatário.
- 2.3. NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO (NPCP).

3. AVALIAÇÃO DE RISCOS

- 3.1. As avaliações de risco devem ser realizadas pela equipe de amarração, verificando sempre as condições do costado, no que tange a:
- a) Limpeza do piso;
 - b) Resíduos de óleo ou água;
 - c) Equipamentos de operação, cabos, cordas, etc;
 - d) Falta de defensas ou más condições das mesmas; e,
 - e) Condições de iluminação e tráfego no local.

4. RESPONSABILIDADES

- 4.1. O comandante da embarcação tem a responsabilidade geral pela amarração segura do seu navio, segurança de sua equipe e o dever de cuidar dos seus trabalhadores.
- 4.2. Toda equipe de atracação deve possuir um responsável pela manobra, denominado atracador, que necessariamente deve portar um rádio comunicador para permitir contato com o prático a bordo navio.
- 4.3. O atracador deve garantir que o berço pretendido seja seguro e, em todos os aspectos, adequado para o navio a ser atracado. Isso deve incluir a garantia de que há espaço adequado perante a NPCP para acomodar a embarcação, conforme capítulo 4, seção I, item 404. Todos os perigos e obstruções devem ser eliminados, incluindo: guindastes, carregadores ou descarregadores de navios, grabs, funis ou qualquer outro equipamento. Não deve haver atividade que possa apresentar um risco para a embarcação e equipe de amarração, como trabalho a quente ou outro trabalho de manutenção / reparo.
- 4.4. O atracador deve certificar de que o berço esteja livre de quaisquer outras embarcações de modo a não impedir a aproximação do navio. A equipe de amarração deve ficar atenta a todas as condições do berço, tais como defensas soltas, quebradas ou ausentes e relatar, caso verificado, via rádio durante a manobra bem como no formulário de atracação autônoma, anexo da NAP.SUPOP.OPR.004.2021, ou outro documento padrão em vigor.



Figura 1 - Defesa danificada. Item a ser constatado e relatado.

- 4.5. O atracador deve observar se os cabeços em terra estão em boas condições e prontos para uso.
- 4.6. Cada berço possui uma condição única de cabeços e acesso a eles. É de responsabilidade da empresa credenciada o transporte terrestre e/ou aquaviário que se fizer necessário para a execução da manobra, bem como requisição de credenciamento para acesso a Gates.

5. OPERAÇÕES DE AMARRAÇÃO

- 5.1. Os cabos, que normalmente pertencem ao navio e permanecem a bordo, devem possuir características adequadas para o porte do navio bem como estarem em condições adequadas de utilização.
- 5.2. As operações de amarração devem ser adequadamente planejadas. Os cabos geralmente utilizados são confeccionados em polipropileno, poliéster, nylon, aço e recentemente polietileno de alta densidade, conhecida como HMPE. Os cabos podem também ser de aço com a alça de fibra plástica.
- 5.3. Em qualquer caso, as equipes de amarração precisarão seguir as solicitações do Comandante do navio quanto ao número de amarras necessárias, limitando-se à especificação de resistência da infraestrutura do berço.
- 5.4. Os atracadores deverão verificar, previamente à atracação do navio, a posição do equipamento no cais pois há risco de contato do navio com guindastes e outras estruturas. Deve-se afastar os guindastes liberando o berço de atracação ou garantir que os guindastes estejam na área em posição adequada em relação ao navio à medida que a manobra ocorre.
- 5.5. O Comandante do navio deve monitorar a tensão no cabo, bem como certificar que não haja contato com o cabo de outros navios no decorrer das operações. Neste último caso, preventivamente deverá acionar a equipe de amarração para que promovam a adequação dos mesmos.

6. RISCOS

- 6.1. Existem vários riscos associados às atividades de amarração, que devem ser avaliados pela equipe que conduzirá a faina:
 - a) Rompimento de espias;
Quando uma espia se parte, ela libera uma quantidade enorme de energia armazenada devido ao seu comportamento elástico. Qualquer pessoa que esteja na “zona de retorno” pode ser atingida pelo cabo rompido, podendo resultar em ferimentos graves e até mesmo fatais. A mais provável zona de retorno pode ser vista na figura 2.

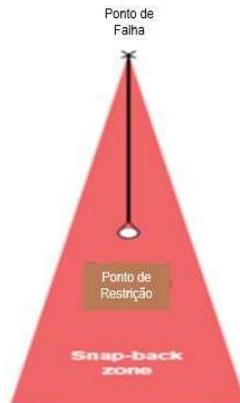


Figura 2 - Zonas de snap back (chicoteio ou retorno de ruptura), são locais de maior probabilidade de trajetória de cabo de amarração quando rompido

- b) Escorregões, tropeções e quedas;
- c) Desgoverno do navio por má comunicação;
As amarras do navio não devem ser soltas ou liberadas antes que a embarcação esteja pronta para que isso ocorra, pois isso pode colocar em risco o navio. Todo movimento deve ser realizado com o conhecimento do comandante do navio.
- d) Lesões por esmagamento por pisar, passar por baixo ou ficar de pé nos arcos de cordas ou cabos;
Em nenhuma hipótese os cabos de amarração devem ser manuseados ou liberados dos cabeços sem que haja instrução da pessoa responsável pela operação, mesmo que as linhas pareçam ter caído e estejam prontas para serem manuseadas. O movimento do navio no berço ou problemas com guinchos de navios podem fazer com que as linhas se tornem rapidamente tensionadas novamente, potencialmente colocando os manipuladores em risco.
- e) Queda na água;
- f) Lançamento de retinida;
O lançamento da retinida do navio para a costa ou vice-versa pode representar risco com maior incidência em casos de desatenção ou falha de comunicação. O peso da pinha deve ser razoável para permitir que a linha seja lançada ao vento, mas não deve ser suficiente para causar ferimentos graves, se atingir alguém. A Figura 3 mostra uma linha de sustentação (cabo de retinida).



Figura 3 - Pinha + Cabo de Retinida

A pinha carrega no seu interior uma pelota de chumbo ou outro material pesado. Ela é presa ao cabo mensageiro (cabo de retinida) que é amarrado a alça do cabo de amarração, quando o navio se aproxima do cais. Lançado como uma funda, a pinha alcança o cais e é recolhida pelo amarrador que vai alçar o cabo de atracação no cabeço do cais.

- g) Cortes e lacerações por fios danificados;
Os cabos de aço, que também são usados, podem deteriorar-se com o uso, causando a presença de arames rompidos, ver figura 4. Os cabos de aço podem ferir as mãos de pessoas que manuseiam cabos de amarração. Por esse motivo as mãos devem ser protegidas por luvas adequadas.



Figura 4 - Cabo de aço com vários arames rompidos.

- h) Picadas de abelhas (principalmente nos terminais açucareiros).

7. MEDIDAS DE CONTROLE

7.1. As avaliações dos riscos mencionadas na seção 6 devem ter a identificação das medidas de controle a serem adotadas para reduzir o risco de ferimentos ao pessoal envolvido em atividades de atracação. Tais medidas de controle incluirão, mas não se limitarão aos seguintes:

- a) Medidas de proteção e isolamento;
b) Informação, instrução e treinamento;

- c) Coordenação com outras atividades do cais, incluindo demais operações no cais e movimentação de veículos nas proximidades;
- d) Arranjos de iluminação;
- e) Comunicações entre navio e terra;
- f) Técnicas de manuseio; e
- g) EPI.

8. COMUNICAÇÕES

- 8.1. As operações de amarração seguras exigem que a tripulação do navio e as equipes de amarração em terra mantenham comunicação constante. Os rádios são mandatórios para a equipe de terra e o conhecimento do inglês é desejável, no entanto, os sinais manuais também podem ser um meio útil de comunicação.
- 8.2. Todos os equipamentos eletrônicos devem ser intrinsecamente seguros para utilização em manobras na Alamoia e Ilha Barnabé, e certificados pela ANATEL.
- 8.3. Os rádios devem ter configurados minimamente os seguintes canais:

Tabela de Frequências Sistema VHF		
<u>Canal</u>	<u>Channel Spacing [KHz]</u>	<u>Frequency [MHz]</u>
08	25	156.400
10	25	156.500
11	25	156.550
12	25	156.600
13	25	156.650
14	25	156.700
15	25	156.750
16	25	156.800

9. DISPOSIÇÕES DE AMARRAÇÃO



Figura 5 - Linhas de amarração no mesmo cabeço com olhais "encapelados"

- 9.1. A figura 5 mostra linhas de amarração no mesmo cabeço de amarração com os olhais "encapelados". Passar o olhal de uma espia pelo olhal já existente no poste de amarração permitirá que ambas sejam soltas individualmente quando da desatracação. Isso é conhecido como imersão nos olhais. Ao soltar, mesmo que a espia prenda, ela pode ser levantada sobre a outra já posicionada e puxada livremente pelo guincho do navio.
- 9.2. A quantidade de espias sugeridas pela SPA, que constam na NAP.SUPOP.OPR.004.2021 de atracação, para cada navio depende do seu porte e berço de atracação. Os navios usarão números diferentes de linhas de amarração, dependendo das condições climáticas clima e das condições das marés.
- 9.3. É importante alertar os comandantes dos navios que, sendo o estuário do Porto de Santos estreito, sinuoso, de águas rasas e com intenso tráfego de embarcações de grande porte, cabos brandos podem sofrer rupturas e comprometer a segurança dos terminais, dos navios e de seus equipamentos e das escadas de portaló quando da passagem de outros navios pelas proximidades, ainda que em velocidade reduzida.
- 9.4. A SPA incentiva a realização de estudos específicos de interação hidrodinâmica para a determinação de padrões ótimos de atracação para cada berço, contudo, a definição do padrão de amarração empregado é de responsabilidade do comandante da embarcação. As equipes de amarração devem trabalhar de acordo com as instruções do Comandante do navio.
- 9.5. O Porto de Santos possui diversos trechos de cais com 265 cabeços de amarração de vários tipos com capacidades que entre 100t e 150t, a depender do tipo. A relação completa com distância entre cabeços, tipos e quantidades encontram-se no anexo 2. Nos diversos berços de atracação devem ser realizadas inspeções antes de cada manobra, a fim de garantir a permanência adequada dos navios aos seus objetivos.

10. EPI - EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL



Figura 6 - Amarrador



Figura 7 - Atracador

10.1. O equipamento de proteção individual (EPI) necessário será determinado pela avaliação de riscos descrita na introdução e conforme exigido pelo Regulamento de Gestão de Saúde e Segurança no Trabalho. O EPI deve incluir minimamente:

- Colete salva-vidas ou auxiliar de flutuação;
- Capacete de segurança;
- Calçados de segurança;
- Roupas de alta visibilidade; e
- Luvas adequadas.

11. PROCEDIMENTO DE MANOBRA

11.1. Operações De Atracação, Desatracação E Manobras De Embarcações

- Posicionar o navio com precisão de 1 metro nos berços de cais contínuo, conforme instrução recebida da Autoridade portuária de Santos, por meio do contato telefônico (13) 3202-6653 ou (13) 3202-6565 ramais 2907 e 2844, ou canal 13 via rádio. O tipo de cabo também pode ser consultado.
- Certificar antecipadamente que o posicionamento dos equipamentos de cais é adequado e, caso necessário, alertar o terminal para que reposicione;
- Na atracação, desatracação e manobras de embarcações devem ser adotadas medidas de prevenção de acidentes;

- d) A equipe de atracação credenciada se dirige ao berço de atracação. O funcionário “atracador” permanece no cais, comunicando-se via rádio, com o prático, nas faixas de frequência de rádio utilizados e disponíveis pela Praticagem (8, 10, 12, 13, 14 ou 15). Seu objetivo é auxiliar na manobra do navio, oferecendo as coordenadas corretas para uma atracação segura, anotando o horário do primeiro cabo passado, os cabeços utilizados e os que o navio se encontra entre as respectivas folgas, para se determinar os espaços entre navios e os calados de proa e popa do navio, e transmitindo via rádio à SPA no momento após a atracação;

OBS: Se a atracação ou desatracação ocorrer nos berços 15 e 16/17, o atracador deverá impedir o trânsito de catraias do canal do mercado durante a manobra. Para isso deverá alterar o sinal verde (pos.1) para o sinal vermelho (pos.2), e abaixar a placa de aviso de “navio em manobra”, não devendo se esquecer de desfazê-los ao fim das operações, constatado não haver mais perigo. Os cabos destes navios não poderão cruzar por cima do canal do mercado.



Figura 8 - Alteração da sinalização semafórica no canal do mercado, e posicionamento de placa “proibindo passagem”

- e) Os amarradores realizam os procedimentos de amarração;
- f) Alertar os comandantes dos navios que, sendo o estuário do Porto de Santos estreito, sinuoso, de águas rasas e com intenso tráfego de embarcações de grande porte, cabos brandos podem se romper e comprometer a segurança dos terminais, dos navios e de seus equipamentos e das escadas de portaló quando da passagem de outros navios pelas proximidades, ainda que em velocidade reduzida;
- g) Informar no momento da manobra à SPA, via rádio, o calado, posição e horário do primeiro cabo; e
- h) A empresa responsável deve enviar o formulário de atracação Autônoma à SPA no padrão e prazo constantes na NAP.SUPOP.OPR.004.2021 de atracação.

11.2. Desatracação

- a) O procedimento é realizado de forma análoga à atracação;
- b) É anotado calado e horário de liberação do último cabo, e transmitindo via rádio à SPA no momento após a desatracação;
- c) O navio afasta-se do cais auxiliado pela Praticagem e rebocadores. O funcionário atracador permanece no cais, comunicando-se via rádio, com o prático, tendo como objetivo auxiliar na manobra do navio;
- d) Informar à SPA no momento da manobra, via rádio, o calado e horário do último cabo; e
- e) A empresa responsável deve enviar o formulário de atracação Autônoma à SPA no padrão e prazo constantes na NAP.SUPOP.OPR.004.2021 de atracação.



Figura 9 - Os calados de proa e de popa devem ser anotados tanto na atracação como na desatracação.

11.3. Puxadas De Navios

- a) Deverão ser realizados os mesmos procedimentos de atracação;
- b) Informar à SPA no momento da manobra, via rádio, o calado; e
- c) Enviar uma atualização do formulário de atracação autônoma dentro do prazo estipulado na NAP.SUPOP.OPR.004.2021 de Atracação.

11.4. Terminais Privativos E Privados

- a) Comunicar a SPA da assunção da responsabilidade pelos serviços de amarração para controle; e
- b) Não se faz necessário submeter o formulário de atracação autônoma.
- c) A informação do horário do primeiro cabo, na atracação, e do último cabo, na desatracação, deve ser passada via rádio à Autoridade Portuária no momento da

manobra.



Figura 10 - Dolphin da Ageo com gancho de amarração



Figura 11 - Terminal TEG e TEAG

12. COMPETÊNCIA, INFORMAÇÃO, INSTRUÇÃO, TREINAMENTO E SUPERVISÃO

12.1. Todas as pessoas envolvidas nas operações de amarração devem receber informações, instruções, treinamento e supervisão adequados, de acordo com o papel que irão desempenhar.

ANEXO 2

Lista de CABEÇOS e sua localização nos vários berços do Porto de Santos – Autoridade Portuária.

BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS			BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS			BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS			BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS			TABELA DE CONVERSÃO METROS/PÉS							
	1	2	3		1	2	3		1	2	3		1	2	3	m	ft	m	ft				
AL PIER BARCAÇA 104,45m	1	2	13	CS-FB # 37 6,14	1 86 87 29	SUG 9 134 135 25		1	2	13	10 141 142 30		0,2	0'8"	6,8	22"							
	2	3	16					37	38	19,5			87	88	29	135	136	25	0,4	1'4"	7	23"	
	3	4	16					210	311	88			89	25	136	137	25	0,6	2'	7,2	24"		
	4	5	13					68,15	128,3	89			90	21	137	138	22	0,8	3'	7,4	24'4"		
	5	6	16					# 41 3	90	91			25	138	139	24	1,2	4'	7,8	26"			
	6	7	16					CS-P1 # 41 3	91	92			24	139	140	29	1,4	5'	8	26'3"			
	7	8	13						42	43			30	140	141	29	1,6	5'3"	8,2	27"			
	8	9	46						43	44			25	141	142	30	1,8	6'	8,4	28"			
9	10	46	211	92	93	23	142		143	30	2	7'	8,6	28'3"									
AL 1 101 339,37m	10	11	40	212	2 312 165,4	PÁTIO 177,5	11 176,5	10	11	40	93	94	25	143	144	30	2,2	7'3"	8,8	29"			
	11	12	82	44				45	25	94	95	23	144	145	30	2,4	8'	9	30"				
	12	13	30	45				46	25	95	96	25	144	145	30	2,6	9'	9,2	30'2"				
	13	14	40	46				47	25	96	97	24	145	146	29	2,8	9'3"	9,4	31"				
	14	15	56	47				48	25	97	98	22	145	146	29	3	10'	9,6	32"				
	15	16	46	CS-P2 # 49 50 25				3 313 167,8 P. GARAGEM 47,8	11 321 176,5	12 322 158,2	15	16	46	98	99	26	146	147	29	3,2	11'	9,8	32'2"
	16	17	46								50	51	25	99	100	22	147	148	31	3,4	11'2"	10	33"
	17	18	40								51	52	25	100	101	25	148	149	28	3,6	12'	10,2	34"
18	19	82	52		53	25	101				102	26	148	149	28	3,8	13'	10,4	34'2"				
19	20	30	53	54	25	102	103				22	149	150	29	4	13'1"	10,6	35"					
20	21	40	54	55	25	103	104				25	150	151	29	4,2	14'	10,8	36"					
21	22	56	55	56	25	104	105				23	151	152	30	4,4	14'2"	11	36'1"					
AL 3 103 271,72	22	23	12	CS-P3 # 56 57 25	4 314 169,4	12 322 158,2	12A 412 215				22	23	12	105	106	24	152	153	30	4,6	15'1"	11,2	37"
	23	24	27					57	58	26	106	106	23	153	154	29	4,8	16'	11,4	37'5"			
	24	25	27					58	59	26	106	108	26	154	155	25	5	16'5"	11,6	38'1"			
	25	26	27					59	60	25	108	109	24	155	156	25	5,2	17'1"	11,8	39"			
	26	27	27					60	61	25	109	110	24	156	157	25	5,4	18'	12	39'4"			
	27	28	58					61	62	26	110	111	24	157	158	26	5,6	18'5"	12,2	40"			
	DOLPHIN	27	28					58	62	63	25	111	112	24	158	159	26	5,8	19'1"	12,4	41"		
	DOLPHIN	28	29					45	63	64	24	112	113	112	113	159	pt	6,2	20'4"	12,8	42"		
AL 4 104 148,26	29	28	45	MIURO # 64 65 26	5 315 146	12A 412 215	12A 412 215	29	28	45	113	114	160	161	36	6,4	21'	13	42'8"				
	30	31	28					64	65	26	114	115	161	162	25	6,6	22'						
	31	32	27					65	66	26	115	116	162	163	25								
	32	33	27					66	67	26	116	117	163	164	25								
	33	34	27					67	68	26	117	118	164	165	25								
	34	35	40					68	69	24	118	#	165	166	25								
	DOLPHIN	34	35					40	69	70	24	# 120	166	167	25								
	DOLPHIN	34	35					40	70	71	26	120	121	167	168	25							
IBBC 112 214,64	437	438	30	SAB CORTE # 71 pt 6	6 316 179,8	13/14 413 216	13/14 413 216	437	438	30	121	122	168	169	25								
	438	439	36					122	123	169	170	25											
	439	440	22					123	124	170	171	34											
	440	441	21					124	125	171	172	33											
	441	442	21					125	126	172	173	33											
	442	443	21					126	127	173	174	33											
	443	444	21					127	128	174	175	33											
	444	445	21					77	78	25	128	129	175	176	33								
445	446	21	78	79	24	129	130	176	177	33													
IBSP (1) 111 214,84	446	447	21	VAL # 80 pt 6	7/8 317 169,6	15 415 198	15 415 198	446	447	21	130	131	177	178	33								
	447	448	21					131	132	178	179	33											
	448	449	21					132	133	179	180	33											
	449	450	21					133	134	180	181	30											
	450	451	21					81	82	#	181	can	3										
	451	452	21					82	83	#	MERCADO												
	452	453	21					83	84	#													
	453	454	38					84	85	24													
DOLPHIN	454	455	30	85	86	28,5																	

IBSP (1)	
ADONAI	
448/10	449/03
GRANEL	
449/04	450/11
AGEO	
450/05	451/06
IBBC	
ADONAI	
440/08	441/05
GRANEL	
441/10	442/07
AGEO	
442/00	443/10

BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS	BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS	BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS	BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS	TABELA DE CONVERSÃO METROS/PÉS					
								m	ft	m	ft		
MERCADO			57 56 9,9	29/30	282 283 25	35.P1	340 341 27	0,2	0'8"	8,4	28"		
16/17 416 194	can 182 12	BÓIA	56 55 9,7	630	283 284 25		341 342 27	0,4	1'4"	8,6	28'3"		
	182 183 25		55 54 11,4	150	284 285 25	675	342 343 24	0,6	2'	8,8	29"		
	183 184 26		54 53 11,4		285 286 25	158	343 344 24	0,8	3'	9	30"		
	184 185 25		53 52 11,4		286 287 25		344 345 29	1	3'3"	9,2	30'2"		
	185 186 25		52 51 11,4		287 288 25		345 346 27	1,2	4'	9,4	31"		
	186 187 27		51 50 11,4		288 289 25		346 347 25	1,4	5'	9,6	32"		
	187 188 27		50 49 11,4		289 290 25	35.P2	347 348 27	1,6	5'3"	9,8	32'2"		
	188 189 27		49 48 11,4		290 291 25	676	348 349 27	1,8	6'	10	33"		
17/19 417 195	189 190 24	OUT 3 29/57	48 47 11,4	640	291 292 25	159	349 350 27	2	7'	10,2	34"		
	190 191 28		47 46 11,4	155	292 293 25		350 351 26	2,2	7'3"	10,4	34'2"		
	191 192 21		46 45 11,4		293 294 30		351 352 24	2,4	8'	10,6	35"		
	192 193 23		45 44 11,4		294 295 30	BALSA	352 pt	2,6	9'	10,8	36"		
	193 194 23		44 43 11,4		295 296 25	735		2,8	9'3"	11	36'1"		
	194 195 26		43 42 11,4		296 297 25	37-PT		3	10'	11,2	37"		
	195 196 24		42 41 11,4		297 298 25	736		3,2	11'	11,4	37'5"		
	196 197 25		41 40 11,4		298 299 25		pt 366 14	3,4	11'2"	11,6	38'1"		
19 419 173	197 198 25	OUT 2 15/29	40 39 11,5		299 300 25	37.P1	366 367 25	3,6	12'	11,8	39"		
	198 199 26		39 38 15	31/32	300 301 25	737	367 368 28	3,8	13'	12	39'4"		
	199 200 24		38 37 15	651	301 302 25	200	368 369 27	4	13'1"	12,2	40"		
	200 201 25		37 36 15	178	302 303 25		369 370 26	4,2	14'	12,4	41"		
	201 202 24		36 35 15		303 304 25		370 371 27	4,4	14'2"	12,6	41'4"		
	202 203 24		35 34 15		304 305 25		371 372 26	4,6	15'1"	12,8	42"		
	203 204 25		34 33 15		305 306 25		372 373 27	4,8	16'	13	42'8"		
	204 205 25		33 32 15		306 307 28		373 374 26	5	16'5"	13,1	43"		
20/21 420 175	205 206 25	OUT 1 1/15	32 31 15		307 308 24	37.P2	374 375 27	5,2	17'1"	13,4	44"		
	206 207 25		31 30 15	32	308 309 24	738	375 376 26	5,4	18'	13,7	45"		
	207 208 25		30 29 11,3	652	309 310 22	173	376 377 27	5,6	18'5"	14	46"		
	208 209 25		29 28 15	170	310 311 25		377 378 26	5,8	19'1"	14,3	47"		
	209 210 25		28 27 15		311 312 25		378 379 27	6	20'	14,6	48"		
	210 211 25		27 26 15		312 313 25		379 pt 14	6,2	20'4"	14,9	49"		
	211 212 25		26 25 15		313 314 25		pt 380 14	6,4	21'	15,2	50"		
	212 213 25		25 24 15		314 315 25	38	380 381 29	6,6	22'	15,5	51"		
22 422 175	213 214 25	OUT 3 29/57	24 23 15		315 316 25		381 382 28	6,8	22'	15,8	52"		
	214 215 25		23 22 15	653	316 317 25	748	382 383 29	7	23'	16,2	53"		
	215 216 25		22 21 15	175	317 318 25	265	383 384 29	7,2	24'	16,5	54"		
	216 217 25		21 20 15		318 319 25		384 385 29	7,4	24'4"	16,8	55"		
	217 218 25		20 19 15		319 320 25		385 386 28	7,6	25'	17,1	56"		
	218 219 25		19 18 15		320 321 25		386 387 24	7,8	26'	17,4	57"		
	219 220 25		18 17 15	33/34	321 322 27		387 388 27	8	26'3"	17,7	58"		
	220 221 25		17 16 15	663	322 323 26		388 389 28	8,2	27'				
23 443 145	221 222 27	OUT 1 1/15	16 15 15	159	323 324 26	38/39	389 390 27			437	438	17	
	222 223 27		15 14 15	MURO	324 325 26	740	390 391 27			438	439	20	
	223 224 27		14 13 15	LIBRA (35)	325 326 27	166	391 392 29			439	440	20	
	224 06 15		13 12 15		326 327 27		392 393 26			440	441	20	
	225 226 30		12 11 15		327 328 26		393 394 29			441	442	20	
	226 227 30		11 10 15		328 329 25		394 395 28			442	443	20	
	227 228 30		10 9 15		329 330 27	39	395 396 27	TEV	443	444	20		
	228 229 30		9 8 15		330 331 26	177	396 397 28	297	444	445	20		
FRIG 524 152	229 230 30	OUT 3 29/57	8 7 15	664	331 332 27		397 398 27			445	446	20	
	230 231 30		7 6 15	182	332 333 26		398 399 26			446	447	20	
	231 232 30		6 5 15		333 334 25		399 400 27			447	448	20	
	232 233 31		5 4 15		334 335 25		400 401 28			448	449	20	
	233 234 31		4 3 15		335 336 27		401			449	450	20	
	234 235 30		3 2 15		336 337 25					450	451	20	
	235 236 31		2 1 15		337 338 25					451	452	20	
	236 237 32		2 1 15	665	338 339 25								
25 153	237 238 30	29 629 179	275 276 25	156	339 340 25								
	238 239 30		276 277 25										
			277 278 25										
			278 279 25										
			279 280 25										
			280 281 25										
			281 282 25										

ANEXO 3

TIPOS DE CABEÇOS UTILIZADOS NO PORTO DE SANTOS

Os vários tipos de cabeços de amarração utilizados no Porto de Santos – Autoridade Portuária.

<p>Cabeço em “T” mais comum do Porto de Santos. Fabricado na década de 1930. Capacidade de 100 t.</p>	
<p>Cabeço auxiliar. Instalados recentemente nos cais do Porto de Santos. Capacidade 100 t.</p>	
<p>Cabeço tipo “Chifre”.</p>	
<p>Cabeço utilizado na Alamoia 1 e 2.</p>	
<p>Cabeço utilizado na Alamoia 3 e 4</p>	
<p>Cabeço utilizado no cais Outeirinhos 1, 2 e 3</p>	

<p>Cabeço utilizado no TEV</p>	
<p>Cabeço duplo instalado no Terminal da BTP</p>	

ANEXO 4

Lista de documentos para atendimento às condições para credenciamento

1. Contrato social ou estatuto;
2. Indicação do preposto;
3. Indicação de responsável técnico;
4. Alvará de funcionamento emitido pela prefeitura;
5. Comprovação de treinamento de NR-29;
6. Declaração de distribuição de EPI;
7. Comprovação de treinamento de amarração ou comprovação de expertise de ao menos 30 dias;
8. Declaração de comprometimento de prestar informações de cada manobra conforme os moldes requisitados pela SPA;
9. Declaração de conhecimento dos locais em que prestará serviço;
10. Cópia dos “formulários de atracação autônoma” que somados contabilizem 7 ou 30 dias, conforme o caso especificado na NAP;
11. Declaração de conhecimento do Manual de Amarração da SPA; e
12. Comprovação de posse de rádios comunicadores intrinsecamente seguros e certificados pela ANATEL.

ANEXO 5

Check list de fiscalização de manobra

Procedimentos	SIM	NÃO	OBSERVAÇÃO
O atracador chegou antecipadamente ao local da manobra?			
O atracador entrou em contato com a SPA para obter a posição programada?			
O atracador certificou de que o local da atracação está adequado e livre de quaisquer obstáculos e riscos para a manobra?			
O atracador procedeu com o fechamento do canal do mercado (berços 15 e 16/17)?			
O atracador alertou o comandante do navio da quantidade de cabos sugerida e da necessidade de manutenção da tensão nos cabos?			
Os cabos estão sendo encapelados por dentro da alça?			
O atracador comunicou via rádio a as informações pertinentes à SPA (horário, calados e posição do navio)?			

EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO	OBSERVAÇÃO
Dispõe de rádios comunicadores intrinsecamente seguros e certificados pela ANATEL?			
Dispõe de EPI adequados para as amarrações? (relação de EPI no item 10.1 do Manual de Amarração)			



CERTIFICADO DE REGISTRO

Nº 000

A Autoridade Portuária de Santos S.A. (SPA) certifica que a empresa

(NOME)

CNPJ/MF nº 00.000.000/0001-00

está qualificada para exercer a atividade de Amarração de Navios na área do Porto de Santos,
firmada por seu representante legal.

Este Certificado tem validade de 03 (três) anos, a contar de xx/xx/202x, condicionado ao
cumprimento dos critérios previstos no Manual de Amarração de Navios do Porto de Santos,
aprovado pela Portaria DIPRE xx.202x.

Santos, xx de dezembro de 202x

FERNANDO HENRIQUE PASSOS BIRAL
DIRETOR-PRESIDENTE