

NORMA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA (NAP)

NAP.SUPOP.OPR.015, DE 23 DE JANEIRO DE 2024

**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**

**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 (APS): 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 de que trata esta norma serão executados, a critério do armador, diretamente pelo terminal portuário/arrendatário ou por empresa 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. 4º - 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. 5º - 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 APS.

Art. 6º - Os certificados terão validade de três (3) anos a contar da data de sua emissão.

Art. 7º - A Autoridade Portuária poderá divulgar ranking de desempenho das empresas credenciadas, de acesso público a todos os usuários do Porto de Santos.

Parágrafo único. O regramento e os critérios que serão utilizados para a classificação das empresas serão divulgados previamente à sua efetiva aplicação.

CAPÍTULO IV

DO CREDENCIAMENTO

Art. 8º - Para obtenção do credenciamento junto à APS, as empresas interessadas deverão apresentar por protocolo digital relação dos documentos constantes no anexo 4 dessa NAP, atender a NAP SUMAS.OPR.007, ou outra que vier a lhe substituir, e demais normas emitidas pela Autoridade Portuária.

Art. 9º O acompanhamento das manobras de atracação e desatracação pode ser iniciado logo que manifestado o interesse no credenciamento e apresentação da documentação, necessitando de comunicado por e-mail endereçado a supop@portodesantos.gov.br e atracacao@portodesantos.gov.br.

- I- Informar nome do navio, local da manobra, gate de acesso, horário previsto, tempo de permanência no costado, bem como nome completo e CPF dos responsáveis pelo acompanhamento.

Art 10 - A empresa deverá realizar acompanhamento de pelo menos 30 manobras nos berços em que pretende atuar, sendo ao menos 3 manobras nos berços da Alamoá, 3 manobras nos berços da Ilha Barnabé, e 3 manobras nos berços 15 e 16/17, ficando vedado sua atuação em berços para os quais não emitirem formulário de atracação de acompanhamento durante o processo de credenciamento.

Art. 11 - Para comprovação do acompanhamento e aprendizado da metodologia, deverá ser emitido o “formulário de atracação autônoma” nos moldes do constante na NAP SUPOP.OPR.012, ou outra que vier a lhe substituir, para cada manobra acompanhada. A APS incentiva o acompanhamento das manobras para que haja compreensão do posicionamento da equipe e procedimentos.

CAPÍTULO V DAS SANÇÕES

Art. 12 - Em caso de descumprimento deste regramento, a APS 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 APS, que poderá:

1. Considerar procedentes as justificativas apresentadas em defesa;

2. 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

(III) 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. 13 - Observado o procedimento previsto no art. 12, será aplicada a sanção de suspensão do credenciamento por prazo de quinze dias corridos na hipótese da empresa credenciada ter sido advertida por três vezes pelo mesmo motivo no prazo de trinta dias corridos contados a partir do cometimento da primeira infração, caso não seja acolhida por esta AP a defesa apresentada pela mesma.

Art. 14 - Transcorrido o prazo de impedimento, a empresa descredenciada estará apta a iniciar novo processo de credenciamento.

Art. 15 - São consideradas infrações graves para efeito deste regamento:

- 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.

Art. 16 - Considerando a Decisão Direxe nº 18.2024, na sua 2407ª Reunião Ordinária, realizada em 17-01-2024, que autorizou a atualização da Norma da Autoridade Portuária NAP, estabelecendo os procedimentos para a execução dos serviços de amarração e desamarração nos berços públicos do Porto Organizado de Santos,

Art. 17 – Resolve revogar a NAP.SUPOP.OPR.007, de 07 de fevereiro de 2022; e,

Art. 18 - Esta Norma entra em vigor na data de sua publicação.

Anderson Pomini
Diretor-Presidente

Min.SUPOP – SDD nº 5/24/18

Anexo I – Manual de Amarração de navios no 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 APS 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.
- 3.2. Deverá ser preenchido o *checklist* digital, quando disponível, e encaminhado à Autoridade Portuária, inserindo imagens que evidenciem situações de risco relatadas.

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.

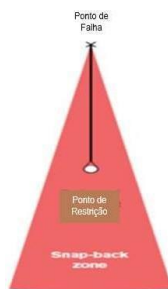


Figura 2 - Zonas de snap back (chicoteio ou retorno de ruptura), são locais de maior probabilidade de trajetória de cabo de amarração quando rompido

- 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 decordas 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).



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 mencionados 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 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		
Canal	Channel Spacing [KHz]	Frequency [MHz]
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

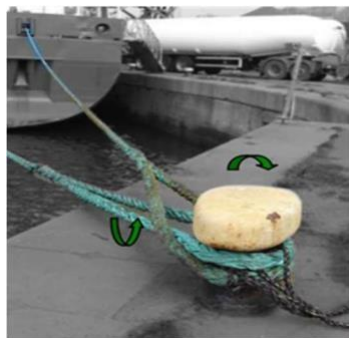


Figura 5 - Linhas de amarração no mesmo cabeço com olhais "encapelados"

- 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 peloguincho do navio.
- 9.2. A quantidade de espias sugeridas pela APS, 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 APS incentiva a realização de estudos específicos de interação hidrodinâmica para adeterminação 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

Deverá ser atendido a NAP.SUMAS.OPR.008 de 24 de fevereiro de 2022, ou outra que vier a lhe substituir.

11. PROCEDIMENTO DE MANOBRA

11.1. Operações De Atracação, Desatracação E Manobras De Embarcações

- a) 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, canal 13 via rádio ou meio eletrônico disponível. O tipo de cabo também pode ser consultado.
- b) Certificar antecipadamente que o posicionamento dos equipamentos de cais é adequado e, caso necessário, alertar o terminal para que reposicione;

- c) 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 “atracadador” 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 ou meio eletrônico disponível à APS no momento após a atracação;

OBS: I: Se a atracação ou desatracação ocorrer nos berços 15 e 16/17, o atracadador 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.

OBS. II: Os limites de posicionamento das embarcações serão os cabeços 181 para berço 15, e 182 para o berço do 16/17; não sendo autorizado o posicionamento negativo para estes pontos.

OBS. II: Os limites de posicionamento das embarcações serão os cabeços 181 para berço 15, e 182 para o berço do 16/17; não sendo autorizado o posicionamento negativo para estes pontos.



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

- 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 APS, via rádio ou meio eletrônico disponível, o calado, posição e horário do primeiro cabo; e
- h) A empresa responsável deve enviar o formulário de atracação Autônoma à APS, por meio eletrônico disponível, no padrão e prazo constantes na NAP.SUPOP.OPR.012, ou outra que vier a lhe substituir.

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 APS 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 práctico, tendo como objetivo auxiliar na manobra do navio;
- d) Informar à APS no momento da manobra, via rádio ou meio eletrônico disponível, o calado e horário do último cabo; e
- e) A empresa responsável deve enviar o formulário de atracação Autônoma à APS, por meio eletrônico disponível, no padrão e prazo constantes na NAP.SUPOP.OPR.012, ou outra que vier a lhe substituir.



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 APS no momento da manobra, via rádio ou meio eletrônico disponível, o calado; e
- c) Enviar uma atualização do formulário de atracação autônoma, por meio eletrônico disponível, dentro do prazo estipulado na NAP.SUPOP.OPR.012, ou outra que vier a lhe substituir.

11.4. Terminais Privativos e Privados

- a) Comunicar a APS 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, ou meio eletrônico disponível, no momento da manobra.
- d) Caso o terminal possua site ou sistema próprio para registro de horário das manobras deverá ser fornecido acesso, ou integração com sistemas da Autoridade Portuária.



Figura 10 - Dolphin da Ageo com gancho de amarração

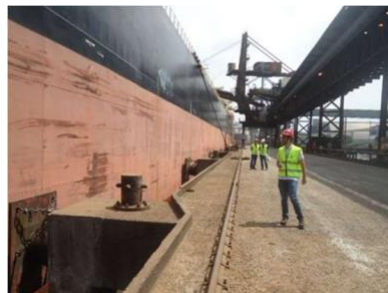


Figura 11 - Terminal TEG e TEAG

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		
AL PIER BARCAÇA 104,45m	1	2	13,35	CS-FB 210 68m	#	37	6,14	1	86	87	28,5	SUG 9 319 179m	134	135	25
	2	3	16,1		37	38	19,49		87	88	29		135	136	25
	3	4	16,16		38	39	19,49		88	89	25		136	137	25
	4	5	13,35		#	39	23,03		89	90	21		137	138	22
	5	6	16,15		#	41	3		90	91	24,8		138	139	24
	6	7	15,99		41	42	29		91	92	24		139	140	29
	7	8	13,35		42	43	30		92	93	23,3		140	141	29
AL 1 101 339,37m	8	9	45,5	CS-P1 211 212m	43	44	25	2	93	94	24,8	10 320 177,5m	141	142	30
	9	10	45,61		44	45	25		94	95	23		142	143	30
	10	11	40,14		45	46	25		95	96	24,5		143	144	30
	11	12	81,55		46	47	25		96	97	24,2		144	145	29,5
	12	13	29,9		47	48	25		97	98	21,6		145	146	29
	13	14	40,45		48	49	25		98	99	26		146	147	29
	14	15	56,22		49/49A	50	25		99	100	21,7		147	148	30,5
AL 2 102 339,8m	15	16	45,5	CS-P2 212 175m	50/50A	51	25	3	100	101	24,5	11 321 176,5m	148	149	28
	16	17	45,61		51	52	25		101	102	25,8		149	150	29
	17	18	40,14		52	53	25		102	103	22		150	151	29
	18	19	81,55		53	54	25		103	104	25		151	152	30
	19	20	29,9		54	55	25		104	105	22,8		152	153	30
	20	21	40,45		55/55A	56	25		105	106	24		153	154	29
	21	22	56,22		56/56A	57	25		106	106	23,4		154	155	24,6
AL 3 103 271,72m	22	23	12,3	CS-P3 213 202m	57	58	26	4	106	108	25,9	12 322 158,2m	155	156	25
	23	24	27		58	59	26		108	109	24		156	157	24,6
	24	25	27,27		59	60	25		109	110	24		157	158	25,5
	25	26	27,27		60	61	25		110	111	23,7		158	159	25,5
	26	27	27		61/61A	62	26		111	112	24,4		159	pt	4
	27	28	57,56		62	63	25		112	113			pt	160	4
	28	29	45,11		63	64	24		113	114			160	161	36
DOLPHIN DOLPHIN AL 4 104 148,26m	29	28	45,11	MURO CS-P4 214 184m	64	65	26	5	114	115		12A 412 215m	161	162	25
	28	30	57,56		65	66	26		115	116			162	163	25
	30	31	27,8		66	67	26		116	117			163	164	25
	31	32	26,87		67	68	26		117	118			164	165	25
	32	33	26,87		68	69	24		118	#			165	166	25
	33	34	27		69	70	24		#	120			166	167	25
	34	35	39,72		70	71	26		120	121			167/167A	168	25
DOLPHIN DOLPHIN IBBC 112 214,64m	437	438	30	CORTE 240 197m	71	pt	6	6	121	122		13/14 413 216m	168	169	25
	438	439	36,3		pt	72	5		122	123			169	170	25
	439	440	21,7		72	73	27		123	124			170	171	34
	440	441	21		73	74	22		124	125			171	172	33
	441	442	21,1		74	75	21		125	126			172	173	33
	442	443	21,4		75	76	25		126	127			173	174	33
	443	444	21,3		76	77	21		127	128			174/174A	175	33
IBSP 111 214,84m	444	445	21	VAL 310 320m	77	78	25	7/8 317 169,6m	128	129		15 415 198m	175/175A	176	33
	445	446	21		78	79	24		129	130			176	177	33
	446	447	21,11		79	80	21		130	131			177	178	33
	447	448	21,04		80	pt	6		131	132			178	179	33
	448	449	20,97		81	82	#		132	133			179	180	33
	449	450	20,97		82	83	#		133	134			180/180A/B	181	30
	450	451	21,09		83	pt	#						181	can	3
DOLPHIN	451	452	21,09	A	B					MERCADO		8			
DOLPHIN	452	453	20,9	B	C										
DOLPHIN	453	454	37,65	C	D										
DOLPHIN	454	455	30,02	D	E										
				E	F										
				F	G										
				G	H										
				H	I										
				I	J										
				J	K										
				K	L										
				L	M										
				M	N										
				N	O										
				O	P										
				P	Q										
				Q	R										
				R	S										
				S	T										

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

BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS			BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS			BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS			BERÇO	DISTÂNCIA ENTRE CABEÇOS		
MERCADO	8				57	56	9,9		pt	275	4		333	334	25
	can	181A/182	12		56	55	9,7		275	276	25		334	335	25
	182	183	25		55	54	11,4	29	276	277	25	35.1	335	336	27
16/17	183	184	26	BÓIA	54	53	11,4	629	277	278	25	675	336	337	25
416	184	185	25		53	52	11,4		278	279	25	235m	337	338	25
	185	186	25		52	51	11,4	229m	279	280	25		338	339	25
267m	186	187	27		51	50	11,4		280	281	25		339	340	29
	187	188	27		50	49	11,4		281	282	25		340	341	27
	188	189	27		49	48	11,4		282	283	25		341	342	27
	189/189A	190	24		48	47	11,4		283/283A	284	25		342	343	24
	190/190A	191	28		47	46	11,4		284/284A	285	25		343	344	24
	191	192	21		46	45	11,4		285	286	25		344	345	29
	192/192A	193	23	OUT 3	45	44	11,4	30	286	287	25	35.2	345	346	27
	193	194	23		44	43	11,4	640	287	288	25	676	346	347	25
	194	195	26		43	42	11,4	225m	288	289	25	260m	347	348	27
19	195	196	24	626	42	41	11,4		289	290	25		348	349	27
419	196	197	26		41	40	11,4		290	291	25		349	350	27
	197	198	25	305m	40	39	11,5		291	292	25		350	351	26
173m	198	199	26		39	38	15		292	293	25		351	352	24
	199	200	24		38	37	15		293	294	30		352	pt	
	200	201	25		37	36	15		294	295	30				
	201	202	24		36	35	15	31	295	296	25		pt	366	14
	202/202A	203	24		35	34	15	641	296	297	25	37.1	366	367	25
	203	204	25		34	33	15		297	298	25	737	367	368	28
20/21	204	205	25		33	32	15	260m	298	299	25	173m	368	369	27
420	205	206	25		32	31	15		299	300	25		369	370	26
	206	207	25		31	30	15		300/300A	301	25		370	371	27
175m	207	208	25		30	29	11,3		301	302	25		371	372	26
	208	209	25		29	28	15		302	303	25		372	373	27
	209	210	25		28	27	15		303	304	25		373	374	26
	210	211	25		27	26	15		304	305	25	37.2	374	375	27
	211	212	25		26	25	15	32	305	306	25	738	375	376	26
	212/212A	213	25	OUT 2	25	24	15	652	306	307	28		376	377	27
	213/213A	214	25		24	23	15		307	308	24	200m	377	378	26
22/23	214	215	25	627	23	22	15	248m	308	309	24		378	379	27
423	215	216	25		22	21	15		309	310	22		379/379A	pt	14
	216	217	25		21	20	15		310	311	25		pt	380	14
156m	217	218	25	210m	20	19	15		311	312	25		380	381	29
	218	219	25		19	18	15		312	313	25		381	382	28
	219	220	25		18	17	15		313	314	25	38	382	383	29
	220	221	25		17	16	15		314	315	25	748	383	384	29
	221	222	27		16	15	15		315	316	25		384	385	29
	222	223	27		15	14	15	33	316	317	25	319m	385	386	28
	223	224	27		14	13	15	653	317	318	25		386	387	24
CURVA	224	0b	15		13	12	15		318	319	25		387	388	27
23	0b	225	10		12	11	15	253m	319	320	25		388	389	28
443	225	226	30		11	10	15		320	321	25		389	390	27
	226	227	30	OUT 1	10	9	15	628	321	322	27		390/390A	391	27
145m	227	228	30		9	8	15		322	323	26		391	392	29
	228	229	30	210m	8	7	15		323	324	26		392	393	26
	229	230	30		7	6	15		324	325	26	39	393	394	29
	230	231	30		6	5	15		325	326	27	759	394	395	28
25	231	232	30		5	4	15		326	327	27		395	396	27
425	232	233	31		4	3	15		327	328	26	279m	396	397	28
	233	234	31		3	2	15		328	329	25		397	398	27
305m	234	235	30		2	1	15		329	330	27		398	399	26
	235	236	31						330	331	26		399	400	27
	236	237	32						331	332	27		400	401	28
	237	238	30						332	333	26		401/401A	4	
	238	239	30												



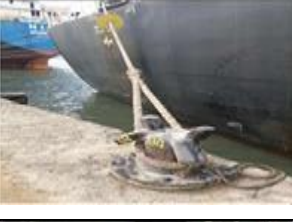



TABELA DE CONVERSÃO			
m	ft	m	ft
0,2	0'8"	8,4	28'
0,4	1'4"	8,6	28'3"
0,6	2'	8,8	29'
0,8	3'	9	30'
1	3'3"	9,2	30'2"
1,2	4'	9,4	31'
1,4	5'	9,6	32'
1,6	5'3"	9,8	32'2"
1,8	6'	10	33'
2	7'	10,2	34'
2,2	7'3"	10,4	34'2"
2,4	8'	10,6	35'
2,6	9'	10,8	36'
2,8	9'3"	11	36'1"
3	10'	11,2	37'
3,2	11'	11,4	37'5"
3,4	11'2"	11,6	38'1"
3,6	12'	11,8	39'
3,8	13'	12	39'4"
4	13'1"	12,2	40'
4,2	14'	12,4	41'
4,4	14'2"	12,6	41'4"
4,6	15'1"	12,8	42'
4,8	16'	13	42'8"
5	16'5"	13,1	43'
5,2	17'1"	13,4	44'
5,4	18'	13,7	45'
5,6	18'5"	14	46'
5,8	19'1"	14,3	47'
6	20'	14,6	48'
6,2	20'4"	14,9	49'
6,4	21'	15,2	50'
6,6	22'	15,5	51'
6,8	22'	15,8	52'
7	23'	16,2	53'
7,2	24'	16,5	54'
7,4	24'4"	16,8	55'
7,6	25'	17,1	56'
7,8	26'	17,4	57'
8	26'3"	17,7	58'
8,2	27'		

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. Declaração de ciência de que o emprego de embarcações nas manobras de amarração/desamarração só poderão ser realizadas por empresas de navegação de apoio portuário previamente autorizadas pela ANTAQ.
6. Comprovação de treinamento de NR-29;
7. Declaração de distribuição de EPI;
8. Comprovação de treinamento de amarração ou comprovação de expertise de aomenos 30 dias;
9. Declaração de comprometimento de prestar informações de cadamanobra conforme os moldes requisitados pela APS;
10. Declaração de conhecimento dos locais em que prestará serviço;
11. Cópia dos “formulários de atracação autônoma” que somados contabilizem 7 ou 30dias, conforme o caso especificado na NAP;
12. Declaração de conhecimento do Manual de Amarração da APS; e
13. Comprovação de posse de rádios comunicadores intrinsecamente seguros e certificados pela ANATEL.
14. Atendimento à NAP SUMAS.OPR.007, ou outra que venha a substituir.
15. Comprovante de pagamento da taxa de credenciamento conforme Tabela Tarifária vigente. (Para maiores informações utilize o e-mail rsm@portodesantos.gov.br)
16. Deverá disponibilizar contatos de telefone, e-mail, e outros meios disponíveis para registro no Setor de Atracação, que poderá ser acionado a qualquer momento do dia.

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 APS 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 APS (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)			

ANEXO 6



Nº 000

CERTIFICADO DE REGISTRO

A Autoridade Portuária de Santos S.A. - APS 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

Anderson Pomini
DIRETOR-PRESIDENTE