



PORTOSRIO  
DIRETORIA DA PRESIDÊNCIA  
SUPERINTENDÊNCIA DE GESTÃO ESTRATÉGICA  
NÚCLEO DE APOIO NORMATIVO

**INSTRUMENTO NORMATIVO - PORTOSRIO**

Rio de Janeiro, 07 de julho de 2025.

<b>Diretoria Responsável:</b> DIRGEP	<b>Gerência Responsável:</b> GERQUA		<b>Elaboração:</b> GERQUA
<b>Data de criação:</b> 03/02/2021	<b>Início da vigência:</b> 24/06/2025	<b>Próxima revisão:</b> 23/06/2027	<b>Validação:</b> DIRGEP
<b>Assunto:</b> Calados de Operação e Procedimentos Técnico-Operacionais do Porto do Rio de Janeiro		<b>Código:</b> 14.001.08	<b>Versão:</b> 6.0

**CALADOS DE OPERAÇÃO E PROCEDIMENTOS TÉCNICO-OPERACIONAIS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO**

## 1. OBJETIVO

Divulgar os calados máximos de operação dos navios nos diversos trechos dos canais de acesso, nos berços dos diversos trechos de cais acostáveis e boias de amarração do Porto do Rio de Janeiro

## 2. ABRANGÊNCIA

Este instrumento normativo abrange a Infraestrutura Aquaviária do Porto do Rio de Janeiro, ou seja, canal de acesso à baía de Guanabara, canal de acesso ao Porto do Rio de Janeiro, canal de acesso ao Cais Comercial (Cais da Gamboa e Cais de São Cristóvão) e seus berços de atracação, canal de acesso aos Terminais de Contêineres / Roll-on Roll-off (TECON-RJ) e seus berços de atracação, além do quadro de boias de Mangueiros.

## 3. DEFINIÇÕES

**3.1.** AL – Armazém Lonado.

**3.2.** Atalaia - É a estrutura operacional e administrativa organizada de forma a prover, coordenar, controlar e apoiar o atendimento do Prático à embarcação em uma Zona de Praticagem (ZP). Também é denominada de Estação de Praticagem.

- 3.3.** Automatic Identification System (AIS) - É um sistema de monitoração de curto alcance utilizado em navios e Serviços de Tráfego de Embarcações (VTS). O sistema serve para identificar e localizar embarcações por intermédio da troca eletrônica de dados com outros navios e estações VTS. Informações tais como identificação, posição, curso e velocidade podem ser exibidas em uma tela.
- 3.4.** Autoridade Marítima (AM) – Autoridade atribuída ao Comando da Marinha, a fim de regular embarcações, aquaviários, armadores, auxílios à navegação, atividades de meteorologia marítima, levantamentos hidrográficos, serviço de tráfego de embarcações (Vessel Traffic System - VTS), navegação, cartas náuticas e recolhimento da Tarifa de Utilização de Faróis (TUF). Tais normas têm como principais objetivos a salvaguarda da vida humana no mar, a garantia da segurança do tráfego aquaviário e a prevenção da poluição hídrica.
- 3.5.** Autoridade Portuária (AP) – Entidade do poder público federal com jurisdição em um local específico para administrar, fiscalizar e operar portos e outras infraestruturas de transporte.
- 3.6.** Baixa-mar (BM) – Menor altura que alcança a superfície do mar em uma oscilação.
- 3.7.** Berço de atracação – Consiste em um local específico no terminal marítimo ou Porto, onde o navio atraca para realizar os serviços de embarque e desembarque de cargas, e passageiros, dentre outros, tais como: troca de tripulação, abastecimentos, inspeção sanitária, receber consumo de bordo, retirada de resíduos e demais que busquem atender as demandas das operações e das embarcações.
- 3.8.** Calado – Profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente, é a distância da lâmina d'água até a quilha do navio.
- 3.9.** Calado Dinâmico – Denominação usual para Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ).
- 3.10.** Calado Máximo Operacional (CMO) – É o calado máximo para o qual uma embarcação pode ser carregada em um dado conjunto de condições, mantendo a suficiente Folga Abaixo da Quilha (FAQ), para garantir a passagem segura através de um canal de acesso, canais internos ou de aproximação, bacias de evolução e dos berços, e cujo valor é determinado pela AP, sob coordenação da AM, consoante a Lei dos Portos e a NORMAM.
- 3.11.** Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) - Organização Militar responsável pela segurança do tráfego aquaviário no estado do Rio de Janeiro, subordinada ao Comando do 1º Distrito Naval (Com1ºDN) da Marinha do Brasil (MB).
- 3.12.** Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) – Órgão da Marinha do Brasil, responsável em produzir e divulgar informações de segurança da navegação e do ambiente marinho, a fim de contribuir para a salvaguarda da vida humana e nas atividades relacionadas com a hidrografia, oceanografia, cartografia náutica, meteorologia marinha, navegação aquaviária e auxílios à navegação.
- 3.13.** Folga Abaixo da Quilha (FAQ) – Distância entre o ponto mais baixo da quilha e o fundo marinho. Representa a margem de segurança para evitar o encalhe ou a colisão com o relevo submarino ou com objetos submersos.
- 3.14.** Gerência de Acesso Aquaviário dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói (GERQUA) – Gerência responsável pelo Acesso Aquaviário dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói.
- 3.15.** Gestor de VTMIS (CONRIO) - responsável pelo Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System – VTMIS) dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói.
- 3.16.** LOA (Length Overall) – comprimento total do navio.
- 3.17.** Maré – oscilação vertical da superfície do mar, causada primariamente pelas diferenças na atração gravitacional da Lua e, em menor extensão, do Sol sobre os diversos pontos da Terra.
- 3.18.** Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) – Conjunto de normas estabelecidas pela Autoridade Marítima (Marinha do Brasil), visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações no meio aquaviário.
- 3.19.** POB (Pilot on Board) – momento de chegada do Prático a bordo.
- 3.20.** Praticagem – É o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. É constituído de

Prático, de Lancha de Prático e de Atalaia.

**3.21.** Prático (PRT) – É o profissional aquaviário não tripulante que presta Serviços de Praticagem embarcado.

**3.22.** Preamar (PM) – Maior altura que alcança a superfície do mar em uma oscilação.

**3.23.** Ramp-Up – Procedimento de manobras experimentais ("corridas") com navios de LOA e boca pré-determinados, visando uma avaliação técnica quanto à viabilidade do incremento gradual das dimensões das embarcações que navegam nos canais de acesso, bacias de evolução e áreas marítimas dos terminais do Porto Organizado, a fim de garantir que o processo de transição para operar navios de maior porte ocorra de forma progressiva e segura.

**3.24.** SC – São Cristóvão.

**3.25.** Terminais de containers (TECON-RJ) Terminais de containers do Porto do Rio de Janeiro.

**3.26.** Terminal Roll-on e Roll-off (MCAR) Terminal de Roll-on e Roll-off do Porto do Rio de Janeiro.

#### **4. POLÍTICAS**

**4.1.** Lei 12.815/2013, artigo 18, Inciso I, Alínea d.

**4.2.** Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro - NPCP /RJ.

**4.3.** Regulamento de Exploração dos Portos do Rio de Janeiro (REP).

**4.4.** NORMAM-311 / DPC.

**4.5.** NORMAM-602 / DPC.

**4.6.** NORMAM-224 / DPC.

#### **5. DIRETRIZES**

**5.1.** Divulgação dos calados máximos de operação de embarcações do Porto do Rio de Janeiro:

**5.1.1.** O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso de Cotunduba (Canal Varrido) é de até 15,85m;

**5.1.2.** Navios contêníros com calado até 12,60m, desde que o estado do mar seja até 1 (um) na escala Beaufort, e demais navios com calado menor ou igual a 11,50m, podem demandar o Porto do Rio de Janeiro pelo Canal de Santa Cruz (Barra Grande ou Canal Norte-Sul) durante o período diurno/noturno.

**5.1.3.** A navegação no canal de acesso ao Porto do Rio de Janeiro deverá obedecer às seguintes condições:

a) O canal de acesso ao Porto do Rio de Janeiro é caracterizado como o trecho iniciado pelo par de boias laterais nº 1 (NRORD 2620) e nº 2 (NRORD 2616), localizado entre o Arsenal de Marinha e a Ilha das Enxadas. O tráfego do canal é monovia, independentemente do sentido de acesso;

b) Este canal subdivide-se, na altura da Ilha das Enxadas, em duas partes: Canal de Acesso ao Cais Comercial e Canal de Acesso ao TECON-RJ. Esta bifurcação é sinalizada por uma boia de canal preferencial a boreste (Boia TECON – NRORD 2654).

c) A preferência será dos navios que saem do canal, caso não tenha sido combinada a manobra entre navios;

d) De forma a salvaguardar a segurança das manobras de entrada e saída do canal de acesso ao Cais Comercial pela extensão do canal de acesso ao TECON-RJ, não poderá haver navios atracados de popa (em mediterrâneo) ao longo do trajeto de passagem de/para o Cais de São Cristóvão, exceto para os de apoio marítimo com LOA de até 120m. Quando da realização de manobras de atracação ou desatracação de navios tanque no Terminal de Óleo (cabeços 197 a 205), fica também vedada a atracação de popa às embarcações de apoio marítimo com LOA ≤ 120m.

e) O canal de acesso ao TECON-RJ é monovia e preferencial em relação ao canal de acesso ao Cais Comercial, conforme balizamento.

**5.1.4.** Divulgação dos calados máximos e regras para tráfego de embarcações nos canais de acesso, conforme segue:

a) O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso às instalações do Cais Comercial, compreendidas entre os cabeços 36 e 110, é de 10,30m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,70m, limitado ao máximo de 11,00m;

b) O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso às instalações do Cais Comercial, compreendidas entre os cabeços 110 e 129, é de 9,00m, podendo ser acrescido da altura de maré de enchente, de 0,70m, limitado ao máximo de 9,70m;

c) O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso às instalações do Cais Comercial compreendidas entre os cabeços 129 e 197, é de 7,60m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,70m, limitado à 8,30m. Somente no caso específico de embarcações de apoio marítimo (offshore), plenamente operacionais, poderá ser acrescido de maré de enchente até 0,90m, limitado ao valor de 8,50m;

d) O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso às instalações do Cais Comercial compreendidas entre os cabeços 197 ao 205 (Terminal de Óleo) é de 7,80m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,70m, limitado à 8,50m e LOA máximo de 185m;

e) O tráfego de navios tipo tanque para o Terminal de Óleo (cabeços 197 a 205) deverá observar as seguintes condicionantes:

- a entrada com calados máximos superiores a 6,10m e até 7,80m, podendo ser acrescido de maré enchentes de 0,70m, limitados aos valores máximos de 6,80m e a 8,50m, deverá ser executada, exclusivamente, pelo Canal de Acesso ao TECON-RJ. Para calados menores ou iguais a 6,10m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,70m, limitado ao valor máximo de 6,80m, a entrada poderá ser executada pelo Canal de Acesso ao Cais comercial;

- a saída, caso o navio tenha atracado por boreste, deverá ser realizada, exclusivamente, pelo Canal de Acesso ao Cais Comercial, com calado máximo de 6,10m, podendo ser acrescido de maré enchente de 0,70m, limitado ao valor máximo de 6,80m. Em caso de atracação por bombordo, a saída deverá ser executada pelo Canal de Acesso ao TECON-RJ; e

- a saída com calados máximos superiores a 6,10m e até 7,10m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,70m, limitados aos valores máximos de 6,80m a 7,80m, deverá ser feita, exclusivamente pelo Canal de Acesso ao TECON-RJ, sendo a manobra executada de ré, com giro na Bacia de Evolução do TECON-RJ. Para calados menores ou iguais a 6,10m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,70m, limitado ao valor máximo de 6,80m, a saída poderá ser executada pelo Canal de Acesso ao Cais Comercial.

f) Em face ao contido no item “c”, o tráfego de embarcações com calado superior a 7,60m, pode ser realizado via TECON-RJ. Neste caso, as embarcações deverão realizar Programação Prévia junto à Autoridade Portuária, por meio da Gerência de Acesso Aquaviário, de forma a evitar interferências com a manobra de outros navios, em prol da segurança da navegação e do tráfego aquaviário;

g) O calado para o tráfego de embarcações no canal de aproximação ao berço compreendido entre o cabeço 205 e o Dolfim de Amarração (DMC1) é de 8,20m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,80m, limitado ao valor de 9,00m;

h) O calado para de o tráfego embarcações no canal de aproximação ao berço 2R11, compreendido entre o Dolfim de Amarração (DMC1) e o cabeço 237 do TECON 5 – MCAR, é de 12,20m, podendo ser acrescido de maré, limitado ao máximo de 12,70m;

i) O calado para o tráfego de embarcações no canal de aproximação ao berço 2R12, compreendido entre os cabeços 237 a 244 do TECON 4 - MCAR, é de 12,50m, podendo ser acrescido de maré, limitado ao máximo de 13,00m;

j) O calado para o tráfego de embarcações de até 349 metros de LOA no canal de acesso ao TECON-RJ e sua bacia de evolução será de até 14,50m, podendo chegar até 15,30m com emprego de maré, de acordo com as regras vigentes no ramp-up em curso;

**5.1.5.** O calado operacional permitido nos berços de atracação dos diversos trechos de cais acostáveis e das boias de amarração do Porto do Rio de Janeiro estão dispostos na TABELA I desta norma.

Tabela 1

<b>BERÇO</b>	<b>TRECHO / REFERÊNCIA</b>	<b>CABEÇOS</b>	<b>CALADO (m)</b>
2NRF	Quadro de Boias de Manguinhos	-	11,47
2N01	ESMAPA (parte 1) ESMAPA (parte 2)	36 a 38 38 a 43	5,30
2N02	Terminal de Passageiros 1	43 a 53	8,90
2N03	Terminal de Passageiros 2	53 a 62	8,90
2N04	Armazém 4 Armazém 5	62 a 70 70 a 73	8,90 9,50
2N05	Armazém 6 (parte 1) Armazém 6 (parte 2)	73 a 77 77 a 79	9,50 9,60
2N06	Armazém 7 (parte 1) Armazém 7 (parte 2) Armazém 8	79 a 81 81 a 86 86 a 90	7,30 8,20 9,00
2N07	Pátio 8/9	90 a 100	10,50
2N08	Pátio 9	100 a 110	10,50
2N09	Armazém 10	110 a 116	9,50
2N10	Terminal de Trigo	116 a 124A	9,10
2N11	Armazém 13 (parte 1) Armazém 13 (parte 2)	125 a 129 129 a 134	9,10 6,90
2P14	Terminal Petrobrás (Armazém 14)	134 a 139	6,80
2P15	Terminal Petrobrás (Armazém 15)	139 a 146	6,90
2N16	Armazém 16	146 a 152	5,00
2N17	Armazém 17	152 a 157	3,30
2N18	Armazém 18	157 a 162	2,90
2PAL	Terminal Petrobrás AL (parte 1) Terminal Petrobrás AL (parte 2) Terminal Petrobrás AL (parte 3)	166 a 170 170 a 175 175 a 178	3,90 6,00 5,80
2P19	Terminal Petrobrás SC (parte 1) Terminal Petrobrás SC (parte 2)	178 a 180 180 a 190	5,80 8,10
2TS1	Terminal Siderúrgico (parte 1)	190 a 197	8,60
2NTO	Terminal de Óleo	197 a 205	8,50
2TS2	Terminal Siderúrgico (parte 2) Terminal Siderúrgico (parte 3) Terminal Siderúrgico (parte 4) Terminal Siderúrgico (parte 5) Terminal Siderúrgico (parte 6)	205 a 209 209 a 212 212 a 214 214 a 215 215 a 216	8,60 9,00 9,00 8,60 4,30

2R11	TECON 5 – MCAR	Dolfin de Amarração (DMC1) a 237	12,20
2R12	TECON 4 – MCAR	237 a 244	12,50
2C21	TECON 3 – MRIO	244 a 260	15,30 (*)
2C22	TECON 2 – MRIO	260 a 277	15,30 (*)
2C11	TECON 1 – ICTSI	277 a 290	15,30 (*)
2C12	TECON PROLONGAMENTO - ICTSI	290 a 304	15,30 (*)

(\*) Dependendo da conclusão do ramp-up e de acordo com o item referente ao calado para tráfego de embarcações no canal de acesso ao TECON-RJ e sua bacia de evolução.

#### 5.1.6. Seguem as condicionantes para utilização dos berços de atracação:

a) No trecho entre os cabeços 36 e 129, no instante previsto para manobra dos navios, os calados máximos de operação dos berços serão os constantes da TABELA 1, acrescidos da altura de maré de enchente, limitada ao máximo de 0,70m, somente permitido aos navios que necessitem desatracar utilizando-se da referida maré de enchente (navios na saída);

b) Os calados máximos de operação dos berços de atracação, acima listados, acrescidos de maré de enchente, conforme item “a”, ficam limitados aos calados máximos para tráfego nos respectivos canais de acesso;

c) Para manobras de atracação ou desatracação de navios que dependam de maré de enchente, deverão necessariamente ser elaborados e apresentados o plano de carga/embarque da

embarcação, contendo a previsão de carga por dia e as etapas da sequência de embarque, até o término, assinado pelo responsável pela operação (operador portuário) e o plano de reboque do navio, com PRT a bordo, em caso de avaria nos seus sistemas de governo e/ou propulsão, para a área de fundeio. As operações deverão estar paralisadas e o navio pronto para desatracação quando do embarque do PRT;

d) Os navios que operam no Cais Comercial do Porto do Rio de Janeiro (Cais da Gamboa e Cais de São Cristóvão) deverão realizar o giro leve (com pouca ou nenhuma carga) sempre que possível;

e) No Cais da Gamboa (cabeços 36 a 162), na atracação para carregar, deverão girar leve na entrada, atracando por boreste (BE), situação oposta se atracando para descarregar, quando deverão fazê-lo por bombordo (BB), girando leve na saída;

f) No Cais de São Cristóvão (cabeços 166 a 216), o bordo de atracação dependerá dos calados operacionais, considerando as possibilidades de entrada ou saída pelo Canal Comercial ou pelo Canal do TECON-RJ, devendo-se sempre visar a condição de giro leve;

g) Caso haja alguma restrição operacional do navio devido à posição dos guindastes a bordo ou devido a alguma característica da operação, tal como a posição da carga ou o tamanho da lança, admite-se a não observação das recomendações dispostas nos itens “d”, “e” e “f”.

h) Quando houver manobras de atracação ou desatracação de navios tanque no Terminal de Óleo (cabeços 197 a 205), não poderá haver navios ou embarcações, inclusive chatas, atracados a contrabordo de outros eventualmente atracados no trecho entre os cabeços 205 e 237, compreendendo desde o Terminal Siderúrgico (parte 2) até o TECON 5 – MCAR, inclusive, bem como fica proibida a atracação de popa (em mediterrâneo) no referido trecho.

**5.2.** A manobra de entrada ou saída de embarcação, sem PRT, destinada ou procedente do Cais de São Cristóvão, com calado máximo igual ou inferior a 7,60m, será realizada pelo canal de acesso às instalações do Cais Comercial.

**5.3.** A manobra de entrada ou saída de embarcação, sem PRT, destinada ou procedente do Cais de São Cristóvão, com calado máximo entre 7,60m e 8,30m, será realizada preferencialmente pelo Canal do Cais Comercial, podendo ocorrer excepcionalmente pelo canal do TECON-RJ, desde que previamente solicitado e autorizado pela GERQUA, com LOA limitado a 185m e demais restrições previstas.

**5.4.** O tráfego de embarcações com calado superior a 7,60m pode ser realizado via TECON-RJ, sendo o calado para o tráfego entre os cabeços 197 a 205 de 7,80m, podendo ser acrescido de maré de enchente de 0,70m, limitado a 8,50m, e entre os cabeços 205 a 216 de 8,20m, podendo ser acrescido de maré de enchente de até 0,80m, limitado ao máximo de 9,0m, com LOA limitado a 185m e demais restrições previstas. Sendo ainda:

a) Navios  $120m \leq LOA \leq 150m$  – Sem restrição (manobras diurna ou noturna);

b) Navios  $150m < LOA \leq 185m$  – Apenas manobras diurnas;

c) Estas condicionantes não eximem o Comandante da embarcação, devidamente assessorado pelo

PRT da manobra, das responsabilidades em avaliar a segurança da realização da passagem, levando-se em consideração os fatores ambientais e operacionais envolvidos, tais como baixa visibilidade, ou embarcações atracadas à Mediterrâneo (de Popa) no Cais de São Cristóvão.

**5.5.** A manobra de entrada ou de saída de embarcação destinada ou procedente do Cais de São Cristóvão, através da extensão do canal de acesso ao TECON-RJ, será permitida desde que observadas as seguintes condicionantes:

a) O calado máximo da embarcação deverá atender aos limites estabelecidos no item 5.1.4, letra d);

b) Devido às restrições de calado, a prioridade de navegação e manobra no canal do TECON-RJ será dos navios porta-contentores do TECON-RJ e Roll-On/Roll-Off do MCAR;

c) Embarcações não praticadas até 5.000 de AB, que intencionarem utilizar o canal do TECON- RJ, tanto para entrada quanto para saída, deverão realizar Programação Prévia junto à AP, e informar sua intenção de manobra à Praticagem (por meio da Atalaia), conforme estabelecido nas normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-311/DPC), capítulo 4, artigo 4.4, inciso 4.4.4, com 30 minutos de antecedência, de forma a evitar interferências com a manobra de outros navios em prol da segurança da navegação e do tráfego aquaviário;

d) O descumprimento do contido na alínea “c” implicará em falta gravíssima e seus responsáveis estarão sujeitos às punições previstas em ordenamento vigente.

**5.6.** Estabelecer as seguintes regras com base em critérios técnicos e operacionais para o acesso marítimo ao TECON-RJ:

a) O diâmetro da bacia de evolução é de 558m, guardado o afastamento de 60m em relação ao paramento vertical do cais;

b) O LOA das embarcações autorizadas a operar no TECON-RJ, é de 349 metros;

c) O canal de acesso aos berços do TECON-RJ poderá ser demandado por embarcações com boca de até 52,0m e LOA de até 349m;

d) As manobras de atracação e desatracação das embarcações no TECON-RJ deverão ocorrer em condições meteorológicas consideradas seguras pelo Comandante e PRT, devendo servir como parâmetros vento de intensidade máxima de 15 nós (sem considerar rajadas) e visibilidade mínima de 2,00 milhas náuticas;

e) Com o intuito de mantermos sempre atualizados as manobras de Ramp-Ups e as dimensões das embarcações (Navios Tipo), que estariam habilitadas a trafegarem pelos canais de acesso, bacia de evolução e demais áreas marítimas do Porto Organizado, em condições especificadas pela CPRJ, serão publicadas no site da PortosRio, no menu “Programação de Navios”, com a identificação “Ramp Up’s de embarcações – Porto do Rio de Janeiro”, todas as atualizações provindas da mesma Capitania dos Portos, sobre o aludido tema.

**5.7.** Quando da necessidade de acréscimo de maré de enchente para manobras de desatracação (navios de saída) ou tráfego no canal (entrada/saída), deve-se observar as seguintes condicionantes:

a) Entrada/atracação: POB com a maré de enchente necessária até 1 hora antes da PM, na meia hora ou hora cheia anterior; e

b) Saída/desatracação: POB com a maré de enchente necessária até meia hora antes da PM, na meia hora ou hora cheia anterior.

**5.8.** A manobra de qualquer embarcação na área do porto organizado deverá ser previamente programada junto à AP.

**5.8.1.** No momento da programação, deverá ser informada a existência ou não de verdugo, friso ou saliência equivalente nos bordos da embarcação, e, em caso positivo, o armador ou seu preposto deverá providenciar defensas pneumáticas com vistas a evitar danos nas defensas do cais.

**5.9.** Com o propósito de garantir a melhoria da consciência situacional, da segurança e da gestão do tráfego aquaviário no porto, as embarcações empregadas nas navegações de longo curso, cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário, como também as unidades e plataformas, como Floating Production Storage and Offloading (FPSO), Floating Storage Unit (FSU), Plataformas Móveis e Unidades Móveis de Perfuração Marítimas, somente poderão demandar ou permanecer na área do porto organizado com o equipamento AIS ativo.

**5.10.** O equipamento AIS deverá estar permanentemente ligado durante o tempo em que a embarcação se encontrar dentro da área do porto organizado, nas seguintes condições: navegando, fundeada, atracada, amarrada a uma boia, com capacidade de manobra restrita, sem governo ou enclhada.

**5.11.** Qualquer manobra, ou mesmo a permanência de embarcação na área do porto organizado com o AIS inativo, somente poderá ocorrer com expressa autorização da AP, mediante prévia solicitação do armador ou seu preposto.

**5.12.** A manobra ou permanência de embarcação na área do porto organizado com o AIS inativo e sem a expressa autorização da AP, representará falta gravíssima, ficando o infrator sujeito as penalidades previstas no ordenamento vigente.

**5.13.** O armador ou seu preposto deverá encaminhar solicitação para manobrar ou permanecer na área do porto organizado com o AIS inativo, seja por problemas técnicos ou de segurança, diretamente à GERQUA, com as devidas justificativas.

**5.14.** A GERQUA avaliará o pleito, considerando os riscos envolvidos, e se manifestará expressamente em resposta a solicitação apresentada.

## **6. PAPÉIS E RESPONSABILIDADES**

**GERQUA** – Analisar se as embarcações que solicitam acesso ao Porto do Rio de Janeiro possuem o calado de operação, calado aéreo, comprimento e largura condizentes com o estabelecido nesta Instrução Normativa.

## **7. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA**

Tabela de calados dos berços dos diversos trechos de cais acostáveis e boias de amarração colocados à disposição dos usuários do Porto do Rio de Janeiro.

## **8. NOTAS EXPLICATIVAS**

**8.1.** Este Instrumento Normativo possui validade de 2 (dois) anos, podendo ser revisada em menor tempo, sempre que houver necessidade, objetivando a melhoria constante das condições operacionais do porto e a Segurança da Navegação.

**8.2.** O não cumprimento de quaisquer dos itens descritos nesta Instrução Normativa implicará em falta grave e os responsáveis estarão sujeitos às punições previstas em ordenamento vigente.

Este Instrumento Normativo foi aprovado na 2756ª reunião da DIREXE, realizada em 24/06/2025.



Documento assinado eletronicamente por **Tatiana De Quadros Pereira, Gerente**, em 09/07/2025, às 11:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **9961754** e o código CRC **621D7889**.



Referência: Processo nº 50905.000062/2020-58



SEI nº 9961754

Rua Dom Gerardo 35 - 10º andar, Edifício Sede - Bairro Centro  
Rio de Janeiro/RJ, CEP 20090-905  
Telefone: - [www.portosrio.gov.br](http://www.portosrio.gov.br)