

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

1 – IDENTIFICAÇÃO

Terminal de Uso Privativo Chibatão.

2 - CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS E ADMINISTRAÇÃO

LOCALIZAÇÃO	Manaus-AM, margem esquerda do rio Negro.
DIMENSÕES DO CAIS	710m de comprimento por 24m de largura, com angulação de 25° no sentido montante do rio Negro; berço de atracação interno com 560m e berço atracação externo com 710 metros de comprimento, posicionado no sentido SE/NW (121° / 301°).
LIMITES	Extremidade SE na posição de LAT 03° 09'47.40"S e LONG 059° 59'19.97"W e extremidade NW na posição de LAT 03° 09'28.25"S e LONG 059° 59'32.80"W.
PRINCIPAIS ACESSOS	Rios Solimões, Negro, Madeira e Amazonas; BR-319 - Manaus/Porto Velho; e BR-174 - Manaus / Boa Vista. O porto possui duas pontes de acesso às suas instalações, sendo que a primeira ponte no sentido montante do rio Negro com cerca de 302m de comprimento e 10 metros de largura, e a segunda ponte no sentido jusante do rio com 295m de comprimento e 10m de largura, utilizadas por veículos e pedestres.
FACILIDADES PORTUÁRIAS	Água potável: fornecimento de 3 a 4t/h. Guindaste: 10 guindastes, sendo 04 guindastes com capacidade de 45 toneladas e 06 guindastes com capacidade de 50 toneladas.
ADMINISTRAÇÃO	Diretora de Regulação Portuária e Meio Ambiente: Dicléa Corrêa Pereira. Endereço: Rua Zebu nº 201, Colônia Oliveira Machado, Manaus-AM. CEP: 69.073-670; Endereço para correspondência: Av. Presidente Kenedy nº 1850, Colônia Oliveira Machado, Manaus-AM, CEP: 69.074-000; Telefone: (92) 2129-1900 - Fax: (92) 2129-1900; e e-mail: diclea@portochibatao.com.br.
CP/DL/AG	CAPITANIA FLUVIAL DA AMAZÔNIA OCIDENTAL Fax: (92) 3234-8736, Disque Denúncia: (92) 2123-4900/(92) 99302-5040 (WhatsApp) e Emergências Marítimas e Fluviais (SALVAMAR) – 185.

3 - RESTRIÇÕES ÀS MANOBRAS**3.1 - CARACTERÍSTICAS DOS NAVIOS**

CAIS	COMPRIMENTO DO NAVIO (LOA)	BOCA	CALADO MÁXIMO RECOMENDADO	FOLGA ABAIXO DA QUILHA (FAQ)
Externo	Dois navios com 305m simultaneamente. (1)	43.5m	Observação 2	1,0 m
Interno	Dois navios com 260 e	38.0m	Observação 2	1,0 m

	220m simultaneamente. (1)			
--	------------------------------	--	--	--

3.2 - PERÍODO DO DIA E RESTRIÇÕES CLIMÁTICAS

CAIS	PERÍODO	VENTO	CORRENTE	VISIBILIDADE
Externo	Observação 3	≤ 15 nós	≤ 2,0 nós	≥ 2 MN
Interno	Diurno	≤ 15 nós	≤ 1,5 nós	≥ 2 MN

3.3 - AUXÍLIO À MANOBRA DE ATRACAÇÃO DO NAVIO

CAIS	FERRO	ÁREA DE MANOBRA	BORDO DE ATRACAÇÃO	RÉGUA EM MANAUS	LANCHAS	REBOCADORES
Externo	Observação 4	Observação 5	Observação 3	-	Observação 7	Observação 8
Interno	Observação 4	Observação 5	Bombordo	Observação 6	Observação 7	Observação 8

4 - LISTA DE OBSERVAÇÕES

- (1) De acordo com a Portaria nº 121/CFAOC, de 22 de maio de 2014, desde que sejam empregados dois rebocadores do tipo azimutal, seguindo o arranjo de atracação/desatracação do relatório final em simulador de manobras.
- (2) O calado máximo recomendado está limitado ao permitido na Passagem do Tabocal.
- (3) Não há restrições de horário para atracação ou desatracação por BE e BB, desde que seja observada a Tabela do Anexo 4-A, correspondente ao TPB (t) do navio que manobrará.
- (4) As embarcações, quando em movimento para atracação nos portos, deverão manter um dos ferros fora do escovem, acima da linha de flutuação, com possibilidade de ser largado em caso de emergência.
- (5) Sem obstáculos, embarcações fundeadas ou em movimento no corredor de aproximação de 300 metros entre o navio e o cais de atracação.
- (6) Durante o período de vazante, os rebocadores ficarão limitados a operar na distância máxima de 70 metros, perpendiculares ao cais interno para navios com boca máxima de 25 metros, ou seja, com régua do porto de Manaus marcando um mínimo de 15,29 metros, a lâmina d'água naquele limite (70 metros) ficará em torno de 4,0 metros.
- (7) Quando da atracação ou desatracação, é obrigatório o apoio de lanchas dotadas de VHF e adequadas para as manobras de espias.

5 - INFORMAÇÕES ADICIONAIS

- (1) Considerando os possíveis danos que podem ser causados às margens, às embarcações atracadas e às instalações nelas localizadas, fica proibida a passagem de embarcações em velocidade superior a 5 nós em distância inferior a 150 metros das margens, em locais de concentração de embarcações, flutuantes e portos organizados.
- (2) Observar subitem 0505.2, Capítulo 5, desta NPCF.
- (3) Para a quantidade de rebocadores, observar o Anexo 4-A, sendo que, pelo menos, um rebocador deve ser dotado de propulsão tipo azimutal.
- (4) Como procedimento padrão para atracação ou desatracação pelo cais interno, a manobra do navio que atraca ou desatraca no berço mais de vante só será realizada quando o berço de ré estiver desocupado; além disso, as manobras no píer interno serão realizadas somente no período diurno.
- (5) Tais manobras são tecnicamente viáveis, desde que o vento seja limitado à 10 nós na atracação externa; e 5 nós, no sentido NE (noroeste), na atracação interna. Em ambos os casos com corrente do Rio Negro a 01 (um) nó, utilizando 02 (dois) rebocadores azimutais, com tração de cinquenta toneladas, ambos sendo utilizados de maneira efetiva.

- (6) A amarração final deverá seguir os padrões estabelecidos pela PIANC, de maneira a ter segurança operacional de todos os navios que estiverem atracados ao píer.
- (7) As operações de balsas nos terminais a montante e a jusante do píer, em conjunto com as manobras de atracação/desatracação dos navios estão proibidas com o intuito de não comprometer a área de escape e giro do navio, no caso de ser necessário abordar a manobra.
- (8) As áreas dos berços e de aproximação devem estar claras e safas para a segurança de manobra.
- (9) Por ocasião das manobras deve haver um “Port Master” para comunicação entre o terminal e o navio, atendendo a fraseologia padrão da IMO.
- (10) Os flutuante devem estar devidamente iluminado em toda a sua extensão de acordo com os padrões náuticos requeridos na NORMAM 17/DHN.
- (11) Devem ser observada as normas técnicas para a instalação de cabeços do píer, quanto ao afastamento da borda.
- (12) Os navios que iram atracar, deverão possuir cabeços e buzinas reforçados para suportarem tração de 50 cinquenta toneladas, suportando a força máxima aplicada pelo rebocadores.
- (13) A distância entre os navios atracados tanto no píer interno como no píer externo, não poderá seja inferior a 10% (dez por cento) do maior navio, e nunca inferior a 15 m.