

INSTRUMENTO NORMATIVO - PORTOSRIO

Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 2023.

Diretoria Responsável: DIRGEP	Gerência Responsável: GERQUA	Elaboração: GERQUA
Data de criação: 23/10/2023	Início da vigência: 28/11/2023	Próxima revisão: 27/11/2025
Assunto: Utilização de Software de Calado Dinâmico nos Portos do Rio de Janeiro e Niterói	Código: 14.003	Validação: DIRGEP
		Versão: 1.0

UTILIZAÇÃO DE SOFTWARE DE CALADO DINÂMICO NOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO E NITERÓI

1. OBJETIVO

1.1. Estabelecer os procedimentos para utilização de sistema para cálculo da Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ) para a movimentação de embarcações, em trechos dos canais de acesso, bacias de evolução e demais áreas navegáveis do Porto Organizado do Rio de Janeiro, determinados por esta Instrução Normativa;

1.2. Instituir procedimentos e regras para o acesso marítimo à Baía da Guanabara e ao Porto Organizado, com base em critérios técnico-operacionais estabelecidos nas Normas da Autoridade Marítima para Implantação e Operação de Sistemas para Determinação de FDAQ (NORMAN 224); e

1.3. Estabelecer o procedimento operacional para uso do software de cálculo de calado dinâmico ReDRAFT® por embarcações que venha a demandar o canal de acesso de Santa Cruz ("Barra Grande" ou "Canal Norte-Sul"), com o propósito de prover maior segurança e eficiência para as manobras de navios que demandem os Portos do Rio de Janeiro e de Niterói por esse canal, segundo regras dinâmicas.

2. ABRANGÊNCIA

2.1. Este instrumento normativo abrange a Infraestrutura Aquaviária do Porto do Rio de Janeiro e de Niterói.

3. DEFINIÇÕES

3.1. Autoridade Marítima (AM) – Autoridade atribuída ao Comando da Marinha a fim de regular embarcações, aquaviários, amadores, auxílios à navegação, atividades de meteorologia marítima, levantamentos hidrográficos, serviço de tráfego de embarcações (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.

3.2. 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.

3.3. Baixa-mar de Sizígia – nível mínimo que a maré pode atingir em maré vazante.

3.4. Calado – É a distância vertical entre a superfície da água e a parte mais baixa do navio naquele ponto da embarcação, quando parada.

3.5. Calado Dinâmico (CD) – É a distância vertical entre a superfície da água e a parte mais baixa do navio naquele ponto de embarcação considerando seu comportamento e a sua interação com os agentes ambientais.

3.6. 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 Autoridade Portuária (AP) sob coordenação da Autoridade Marítima (AM), consoante a Lei 12.815/2013 (Lei dos Portos) e a NORMAM 224. Também conhecido como Calado Máximo Recomendado (CMR).

3.7. CONRIO – Gerência responsável pela implantação do Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (*Vessel Traffic Management Information System* – VTMISS) dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói.

3.8. CPRJ – Capitania dos Portos do Rio de Janeiro – Organização Militar responsável pela segurança do tráfego aquaviário no estado do Rio de Janeiro, subordinada ao Comando do 1º Distrito Naval (Com 1º DN) da Marinha do Brasil (MB).

3.9. Efeito Squat - Efeito de afundamento do navio, causado pelo movimento relativo do casco do navio através do corpo de água ao seu redor. Os valores de squat variam em função de vários parâmetros, dentre os quais a FAQ.

3.10. 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.

3.11. Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ) – É a determinação da FAQ a partir de sistemas de modelos matemáticos (*softwares*) que consideram e atualizam constantemente os fatores relativos ao nível da água, ao navio e relativos ao fundo do mar, com base em modelos de previsão e de monitoramento.

3.12. Folga Líquida Abaixo da Quilha (FLAQ) – É a margem mínima restante entre o navio e o fundo do canal de navegação na posição mais desfavorável, incluindo a resposta da embarcação aos agentes ambientais.

3.13. GERQUA – Gerência de Acesso Aquaviário dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói da Companhia Docas do Rio de Janeiro.

3.14. LOA (*Length Overall*) – comprimento total do navio.

3.15. Maré astronômica – variação periódica do nível do mar sob a influência de forças astronômicas.

3.16. Margem de Manobrabilidade (MM) – É a distância mínima entre o fundo da via navegável e o ponto mais baixo da estrutura do navio de projeto, abaixo da qual a sua habilidade de manobra será degradada em determinada velocidade, podendo tornar-se insuficiente para manter o fluxo de água abaixo e em seu entorno, comprometendo a sua segurança. Para todos os efeitos a FAQ não pode ser menor que a MM, sendo recomendado utilizar como MM mínima 5% do calado ou 0,6m, o que for maior.

3.17. 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.

3.18. Ramp-Up – Procedimento de manobras experimentais ("corridas") em que são avaliados parâmetros operacionais, tais como LOA, calado 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.

3.19. ReDRAFT® – Ferramenta operacional (*Software*) e de planejamento de manobras, adotada pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (PORTOSRIO), que permite o uso de informações técnicas e de previsão matemática, permitindo um melhor aproveitamento das janelas de marés e das condições meteorológicas e oceanográficas no uso da infraestrutura aquaviária do Porto do Rio de Janeiro, para a operação segura com calados superiores à mera avaliação estática.

4. POLÍTICAS

4.1. Lei nº 9.537/1997 – Dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional (LESTA);

4.2. Decreto nº 2.596/1998 – Regulamenta a Lei nº 9.537/1997 (RLESTA);

4.3. Portaria nº 430 da Diretoria de Portos e Costas (DPC), de 10 de dezembro de 2019 (Aprova as Normas da Autoridade Marítima para Implantação e Operação de Sistemas para Determinação de FDAQ) – NORMAM-224/DPC; e

4.4. Regulamento de Exploração dos Portos Organizados do Rio de Janeiro e Niterói – REP/RJ (publicado no Diário Oficial da União nº 231, de 28/11/2014).

5. DIRETRIZES

5.1. O sistema da empresa Argonáutica e adotado pela PORTOSRIO, para determinação da FDAQ, começou a ser desenvolvido em 2010, fruto de linhas de pesquisa desenvolvidas na Universidade São Paulo (USP) através de teses de mestrado e doutorado, principalmente no Departamento de Engenharia Naval e Oceânica e no Departamento de Engenharia Mecatrônica.

5.2. É importante ressaltar que o sistema ReDRAFT® é composto por dois módulos principais, sendo um de cálculo de calado em tempo real e outro de previsão dos calados máximos seguros. O primeiro módulo é utilizado no instante de confirmação da execução da manobra e depende essencialmente dos dados ambientais medidos em campo para funcionamento. O módulo de previsão, por outro lado, adota modelagem numérica para previsão de condições meteo-oceanográficas na Baía da Guanabara e simulação dos possíveis calados seguros, podendo auxiliar no planejamento das janelas de manobras. No entanto, a confirmação da manobra nas condições previstas está obrigatoriamente condicionada à confirmação pelas medições realizadas em campo pelo sistema de sensores meteo-oceanográficos;

5.3. O sistema ReDRAFT® avalia o risco de toque no fundo a partir das condições ambientais medidas em campo em tempo real, previsões meteorológicas, modelagem hidrodinâmica do local e levantamentos batimétricos oficiais. A metodologia aplicada para cálculo de calado máximo seguro é similar ao procedimento empregado na etapa de projeto de canais de acesso pela última atualização do Relatório PIANC 121 (PIANC, 2014);

5.4. Faz-se mister evidenciar que o modelo de previsão é constantemente recalibrado e atualizado com base nos dados medidos em campo, visando prover maior confiabilidade nos valores de calados previstos, o que constitui uma mudança de paradigma em termos nacionais. Esses dados ambientais também serão importantes para fundamentar estudos futuros de expansão do porto, dragagens, monitoramento de eventos extremos e etc., sendo os mesmos disponibilizados de forma aberta no sítio <http://www.simcosta.furg.br/>;

5.5. O uso do sistema ReDRAFT® deverá ser solicitado para tráfego, nessa primeira fase, exclusivamente para navios porta contêineres indicados no site da PORTOSRIO com CMO superior a 11,5m que intencionem demandar o canal de acesso de Santa Cruz ("Barra Grande" ou "CanalNorte-Sul"), ou quando as condições de mar indicarem a redução do CMO;

5.6. O terminal, armador ou agente marítimo deverá informar o interesse de uso do sistema ReDRAFT® para cálculo do CD por meio do preenchimento do Formulário para Utilização do Sistema de CD – formulário ReDRAFT-RJ01 (ANEXO "A"), também disponível no site da PORTOSRIO, o qual deverá ser devidamente identificado e assinado por quem o preencheu, remetendo-o, em seguida, via e-mail para a caixa postal caladodinamicorj@portosrio.gov.br da AP com cópia para a CPRJ cprj.despacho@marinha.mil.br e

cprj.ofserv@marinha.mil.br), Praticagem RJ (atalaiario@praticagem-rj.org.br) e Argonáutica (redraft-rj@argonautica.com.br) , em dois momentos, conforme explicitado a seguir;

5.7. Para o pleno funcionamento do sistema de CD, é de suma importância que o mesmo seja assistido por, pelo menos, 02 (duas) boias meteo-oceanográficas operacionais, fornecendo dados ambientais em tempo real, assim como 02 (dois) marégrafos fornecendo os dados de altura do nível do mar. As incertezas dos sensores de monitoramento ambiental são avaliadas de acordo com as medidas das 02 (duas) boias e 02 (dois) marégrafos, em consonância com a NORMAM 224;

5.7.1. Quando somente 1 (uma) boia e 1 (um) marégrafo estiverem operacionais, as margens de incertezas relativas aos dados dos sensores de monitoramento ambiental serão ampliadas visando a compensar a deficiência nos dados de monitoramento ambiental e garantir a segurança das manobras, em consonância com a NORMAM 224, limitando-se o calado operacional a 12,60m;

5.7.2. Quando nenhuma boia ou nenhum marégrafo estiver operacional, serão aplicadas as regras estáticas de calado do Porto do Rio de Janeiro, definidas na Instrução Normativa (IN) nº 14.001.08 que versa sobre os “Calados de Operação e Procedimentos Técnico-operacionais do Porto do Rio de Janeiro”;

5.8. A AP adotará como MM o valor recomendado pela NORMAM 224 e PIANC (2014), utilizando, dessa forma como MM mínima 5% do calado ou 0,6m, o que for maior. Dessa forma o CMO autorizado pela PORTOSRIO considerará essa margem de segurança, assim como FLAQ de 0,5m. Os valores de FDAQ serão disponibilizados aos comandantes sempre que solicitados;

5.8.1. O Comandante de embarcação que realizar manobra de entrada ou saída no Porto do Rio de Janeiro, com o auxílio do ReDRAFT®, deverá ratificar formalmente a sua anuência ao uso desse *software*, em aderência à política de FDAQ definida pelo Armador ou empresa de navegação (*UKC Policy*), por meio do registro de sua assinatura no formulário ReDRAFT-RJ01.

5.9. Faz se mister ressaltar que para início da utilização do ReDRAFT®, a AP optou por trabalhar com uma MM mínima de 1m (um metro) e, em comum acordo com a AM, a MM mínima será conduzida gradativamente até o valor recomendado, conforme item 5.8;

5.10. Os limites de vento, corrente, visibilidade e altura das ondas máximos permitidos para a operação de cada navio-tipo, o método e autorização para entrada e saída dos navios, serão aqueles constantes nas Normas e Procedimentos para a CPRJ (NPCP/RJ) e devem ser obedecidos em todas as operações, independentemente da utilização do Sistema de FDAQ;

5.10.1. No tocante à velocidade máxima, ela estará limitada à velocidade informada para o cálculo do *squat* e da FDAQ no software ReDRAFT®.

5.10.2. Caberá ao Comandante da embarcação verificar eventuais restrições adicionais impostas pelo Armador ou Empresa de Navegação, assim como assegurar o seu cumprimento. A PORTOSRIO não se responsabilizará por essas verificações adicionais.

5.11. O armador da embarcação, seu comandante ou seu preposto (Agente Marítimo ou Terminal), são incondicionalmente responsáveis pela autenticidade dos dados preenchidos no formulário ReDRAFT-RJ01. Assim sendo, responderão solidária e legalmente por qualquer dano ocasionado por cálculo incorreto do sistema ReDRAFT® fruto da inserção de dados incongruentes, quando comprovada a inexactidão causadora do fato;

5.12. O procedimento para uso do sistema de calado dinâmico ReDRAFT® deverá seguir as seguintes instruções:

5.12.1. Com até 36 (trinta e seis) horas de antecedência do horário de início da manobra, o agente marítimo ou operador do terminal deverá manifestar interesse no uso do sistema ReDRAFT®, submetendo à AP, via e-mail, para a caixa postal caladodinamicorj@portosrio.gov.br com cópia para a CPRJ (cprj.despacho@marinha.mil.br e cprj.ofserv@marinha.mil.br), Praticagem RJ (atalaiario@praticagem-rj.org.br) e Argonáutica (redraft-rj@argonautica.com.br), o Formulário para Utilização do Sistema de CD (ReDRAFT-RJ01), conforme modelo anexo, também disponível no site da PORTOSRIO, no qual constarão dados da embarcação, horário pretendido para a manobra e as condições de carregamento/estabilidade;

5.12.2. Caso a manobra solicitada já conste na pauta de programação do ReDRAFT®, a GERQUA, de posse dos dados, irá conferir as informações da manobra no sistema para uma avaliação preliminar da viabilidade de sua execução, nas condições informadas para a embarcação e no horário demandado;

5.12.3. A GERQUA poderá alterar os parâmetros de calado avante e a ré, assim como as condições de carregamento e de estabilidade da embarcação, com base em eventuais atualizações dessas informações;

5.12.4. Uma vez que o sistema possui uma base de dados interna independente, que avalia, a partir do número IMO se as informações inseridas da embarcação são condizentes, caso não haja coerência de dados um alerta será mostrado ao usuário. Caso a manobra ainda não exista na pauta de trabalho, o usuário requerente deverá aguardar até que esta esteja disponível e previamente preenchida no Sistema;

5.12.5. A partir do momento em que a manobra já se encontra cadastrada, as previsões de FDAQ serão atualizadas automaticamente, com base na evolução dos boletins meteorológicos e dados ambientais medidos pelos sensores meteo-oceanográficos;

5.12.6. Com até, no máximo, 6 (seis) horas de antecedência ao início da manobra, o Agente Marítimo ou o Terminal deverá reenviar o e-mail, descrito no item 5.12.1, contendo o formulário ReDRAFT-RJ01 devidamente preenchido com a assinatura do Comandante da embarcação, para fins de confirmação dos dados previamente informados ou uma eventual correção para valores atualizados, principalmente com relação às condições de carregamento da embarcação;

5.12.7. De posse dos dados, a GERQUA inserirá os dados no ReDRAFT® para reavaliação da viabilidade de execução da manobra nas condições ambientais e à luz das novas condições informadas para a embarcação e no horário demandado;

5.12.8. A GERQUA responderá via e-mail, endereçado ao Agente Marítimo/Terminal, com cópia para as caixas postais da Praticagem RJ e da CPRJ, com seu julgamento favorável, sugestão de remarcação ou cancelamento da manobra nas condições solicitadas, tendo como anexo o formulário preenchido com a FDAQ calculada pelo ReDRAFT®;

5.12.9. A GERQUA confirmará a manobra com 02 (duas) horas de antecedência, podendo vetá-la a qualquer instante, caso se faça necessário;

5.12.10. A qualquer tempo a CPRJ poderá vetar a manobra, ou sugerir sua revisão, via e-mail, caso alguma condicionante esteja fora dos parâmetros de segurança e/ou seja verificado algum risco operacional não identificado pela AP ou pelos demandantes;

5.12.11. A qualquer tempo a Praticagem RJ poderá sugerir a revisão ou o cancelamento da manobra, via e-mail, caso alguma condicionante esteja fora dos parâmetros de segurança e/ou seja verificado algum risco operacional não identificado pela AP ou pelos

demandantes;

5.12.12. Todo veto à manobra, emitido pela AP ou pela CPRJ ou sugerido pela Praticagem RJ deverá ser registrado formalmente via e-mail, para todas as caixas postais envolvidas no processo de sua autorização;

5.12.13. Na eventualidade de o sistema ReDRAFT® estar inoperante, ou apresentar falhas, independentemente de qualquer razão, a GERQUA determinará o uso de parâmetros operacionais baseados em regra estática, conforme calados máximos definidos pela Instrução Normativa nº 14.001.08;

5.12.14. Em situações de condições ambientais desfavoráveis, ou seja, aquelas em que a navegação com CD se mostre insegura, conforme indicado pelo ReDRAFT®, a GERQUA divulgará aos usuários a suspensão da utilização do *software* e a adoção de parâmetros estáticos, conforme calados operacionais máximos definidos na Instrução Normativa nº 14.001.08; e

5.12.15. Consta do ANEXO “B” um fluxograma que consolida as ações elencadas no item 5.12 da presente IN.

6. PAPÉIS E RESPONSABILIDADES

6.1. Argonáutica Engenharia e Pesquisas – Empresa brasileira responsável pelo *software* de cálculo da FDAQ (ReDRAFT®), adotado pela PORTOSRIO, bem como pelo seu desenvolvimento, manutenção e modernização do sistema, além do banco de dados armazenado durante toda sua operacionalidade. Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro – NPCP /RJ.

6.2. AP/PORTOSRIO – Representa o poder concedente federal, sendo responsável por:

6.2.1. Estabelecer o sistema a ser utilizado para determinação da FDAQ;

6.2.2. Operar e manter tal sistema com pessoal habilitado bem como suas partes componentes ou contratar empresas qualificadas para tal;

6.2.3. Responsabilizar-se legalmente pela validade da informação advinda desse sistema na determinação e alteração dos calados operacionais em sua área portuária;

6.2.4. Planejar o trajeto do navio, bem como a velocidade a ser empregada, segundo os cálculos do sistema;

6.2.5. Manter a AM informada de quaisquer resultados, limitações e alterações no referido sistema; e

6.2.6. Encaminhar a documentação técnica à AM contendo a descrição do Sistema em questão, garantindo que a mesma seja mantida atualizada.

6.3. Controlador de VTMS – Monitorar o tráfego dos canais de acesso, bacias de evolução, áreas de fundeio e áreas marítimas dos Terminais, acompanhando a navegação das embarcações que solicitaram o uso do software ReDRAFT® para cálculo da FDAQ nos Portos do Rio de Janeiro e de Niterói.

6.4. Gerência de Acesso Aquaviário - Avaliar, deliberar ou vetar, com auxílio da ferramenta ReDRAFT®, adotada pela PORTOSRIO e homologada pela MB, as embarcações que solicitarem a utilização de sistema para cálculo da FDAQ para acesso aos Portos Organizados do Rio de Janeiro e de Niterói.

7. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

7.1. ANEXO “A”- ReDRAFT-RJ01 – Formulário para Utilização do Sistema de Calado Dinâmico;

7.2. ANEXO “B” – Procedimento para uso do Sistema ReDraf

8. NOTAS EXPLICATIVAS

8.1. Esta Instrução Normativa 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 Organizado e a segurança da navegação.

8.2. Este Instrumento Normativo foi aprovado na 2638ª reunião da DIREXE, realizada em 28/11/2023.

ANEXOS

ANEXO “A”

ReDRAFT-RJ01 – Formulário para Utilização do Sistema de Calado Dinâmico

Enviar para a caixa postal da PORTOSRIO (caladodinamicorj@portosrio.gov.br) com cópia para a CPRJ (cprj.despacho@marinha.mil.br e cprj.ofserv@marinha.mil.br), Praticagem RJ (atalaiario@praticagem-rj.org.br) e Argonáutica (redraft-rj@argonautica.com.br).

O preenchimento de todos os dados é compulsório:

O Agente Marítimo ou Operador de Terminal (usuário do sistema) e Comandante da Embarcação atestam que as informações são verdadeiras e concordam com as condições e limitações descritas na página 2, com relação ao uso do sistema ReDRAFT.

Para preenchimento pelo Agente Marítimo/Operador de Terminal e Comandante de navio			
Nome do Navio		Boca (m)	
Número IMO		Calado de escantilhão (m)	
Tipo de Navio		Calado aéreo (m)	
LOA(m)		Tipo de Manobra (Entrada/Saida)	
Lpp (m)		Canal	
Para preenchimento pelo Agente Marítimo/Operador de Terminal e Comandante de navio			
Origem		Destino	
Horário da Manobra (dd/mm/yyyy - HH:MM)		KM (m)	
Calados	a vante (m)		KG (m)
	meia nau (m)		GM (m)
	a ré (m)		GM _R (m)
Deslocamento no calado informado (ton)			

Para preenchimento pela CDRJ			
Dado recebido e inserido no sistema ReDRAFT		Data-hora de agendamento e confirmação da manobra	
Aguardando revisão/confirmação dos dados		Data-hora de cancelamento da manobra	

Obrigações do Agente Marítimo ou Operador de Terminal:

O **Agente Marítimo ou Operador de Terminal** concorda que, para obtenção dos calados máximos seguros e corretos do sistema ReDRAFT® deverá fornecer:

1. Calados e dados hidrostáticos corretos e precisos à PORTOSRIO com no mínimo 36 (trinta e seis) horas de antecedência e posteriormente confirmados/corrigidos com no máximo 6 (seis) horas de antecedência, antes do horário previsto para embarque do Prático.
2. Qualquer eventual mudança prevista nos dados anteriormente fornecidos deve ser informada à PORTOSRIO o mais rápido possível.

Obrigações da PORTOSRIO com relação ao *Software* de CD:

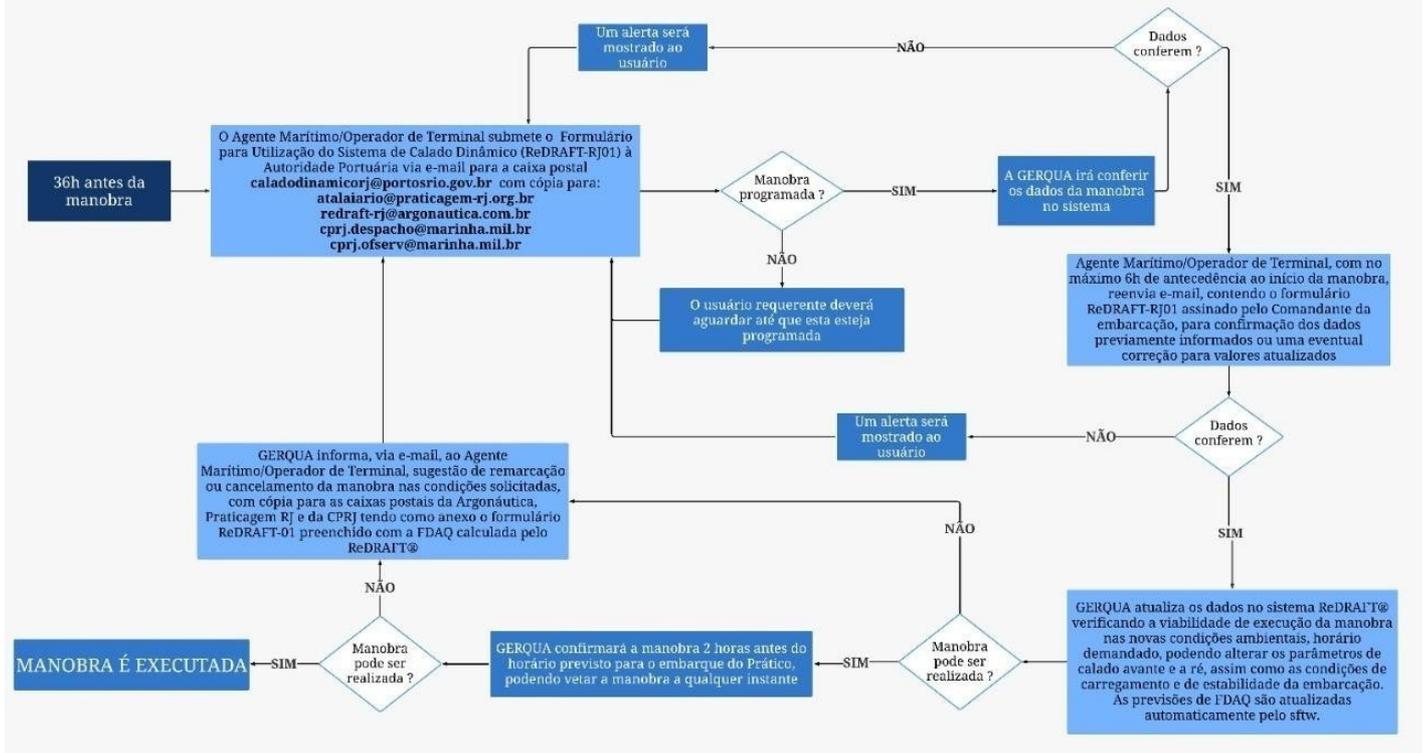
A **AP/PORTOSRIO** concorda em fornecer os seguintes serviços ao usuário em relação às embarcações utilizando o sistema ReDRAFT:

1. Manter o sistema ReDRAFT® assim como todos os sensores que fornecem os dados de entrada em boas condições de funcionamento;
2. Operar o sistema ReDRAFT® visando à maximizar a segurança e a eficiência da manobra do navio acima mencionado;
3. Manter o Comandante do navio / Agente Marítimo / Operador de Terminal informado sobre eventuais mudanças nas condições de calado máximo e necessidade de remarcação da manobra; e
4. Antes do início da manobra do navio acima mencionado, fornecer ao navio, por meio do agente marítimo, uma cópia digital deste formulário preenchido com a decisão final da PORTOSRIO, assim como a folga sob a quilha mínima prevista para a manobra.

ANEXO "B"

Procedimento para Uso do Sistema ReDRAFT®

Anexo "B" - Procedimento para Uso do Sistema ReDRAFT®



Referência: Processo nº 50905.003116/2021-18



SEI nº 7860592

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