

**ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA**  
PRESIDÊNCIA

**ORDEM DE SERVIÇO Nº 333-20**

O Diretor Presidente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, no uso de suas atribuições conferidas pelo artigo 33 do Estatuto Social da APPA, aprovado na 1ª Assembleia Geral Extraordinária realizada em 20 de maio de 2020, Considerando:

- As **NORMAS DE TRÁFEGO MARÍTIMO E PERMANÊNCIA NOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA**, que estabelece os parâmetros dos navios para tráfego e permanência nos Portos de Paranaguá e Antonina;
- NPCP/CPPR, Capítulo 05 (Dimensões e Calados Máximos, Seção I, Restrições Operacionais, Item 0501, Calado Máximo Recomendado).
- Ata da CPPR de 03 de dezembro de 2020 com o tema “**REVISÃO DO CALADO MÁXIMO DO BERÇO 201 E REVISÃO DOS PARÂMETROS DE CALADO OPERACIONAL PARA OS NAVIOS CONTEINEIROS**”, sobre análise das batimetrias Categoria “A” aprovado pelo CHM, junto ao Capitão dos Portos em concordância com a Autoridade Portuária e Praticagem, resolve:

**DIVULGAR:**

- 1- As alterações nos Capítulos 5, 6 e 8 das Normas de Tráfego e Permanência nos Portos de Paranaguá e Antonina em vigor, conforme ANEXO A;
- 2- A alteração do Capítulo 9 das Normas de Tráfego e Permanência nos Portos de Paranaguá e Antonina em vigor, conforme ANEXO B.

**Revoga-se a Ordem de Serviço nº 260-20, de 07 de outubro de 2020.**

**CUMpra-SE:**

Gabinete da Presidência, em 07 de dezembro de 2020.



**LUIZ FERNANDO GARCIA DA SILVA**  
Diretor Presidente

## **ATUALIZAÇÃO DAS NORMAS DE TRÁFEGO MARÍTIMO E PERMANÊNCIA NOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA EDIÇÃO 2018**

l) No Capítulo 5, item 5.2.1, alterar o Calado Máximo de 12,50 para 12,80, conforme tabela abaixo:

Local	CALADO MÁXIMO (m)	Profundidade de Projeto (m) 2018
ÁREA EXTERNA Boias 1-2 a 7-8	<b>12,80</b>	16,00
ÁREA INTERNA Boias 7-8 a 11-12	<b>12,80</b>	15,00
ÁREA INTERNA Boias 11-12 a 28A, 29	<b>12,80</b>	14,00

ll) A alteração no Capítulo 5, item 5.2.2 das Normas de Tráfego e Permanência nos Portos de Paranaguá e Antonina em vigor.

- Aumento do calado do berço 201, do cabeço 01 ao cabeço 12, e do berço 202, do cabeço 12 ao 18, de 11,70 m (dez metros e setenta centímetros) para 12,50 m (doze metros e cinquenta centímetros), e do berço 202, do cabeço 12 ao 18, de 10,70 m (dez vírgula setenta metros) para 12,50 m (doze vírgula cinquenta metros), sendo o aumento do calado do berço 202 condicionado a finalização da reforma dos flutuantes.

lll) No Capítulo 6, nos itens 6.6 e 6.11, alterar o calado de 12,50 para 12,80, conforme texto conclusivo abaixo:

6.6 – A Área 6 é destinada a navios com comprimento maior do que 180 (cento e oitenta) metros e calado de até **12,80 (doze vírgula oitenta) metros**, e a navios de qualquer porte compatível com as condições físicas da área, que necessitem de reabastecimento de óleo combustível e/ou lubrificante para consumo próprio.

6.11 – A Área 11 é destinada a navios de qualquer comprimento e calado até **12,80 (doze vírgula oitenta) metros**, para navios em situação de emergência ou para navios que estejam aguardando melhora das condições meteorológicas para demandarem a Barra.

M) No Capítulo 8, substituir o capítulo na íntegra pela revisão abaixo:

8.1 O **calado máximo** de navegação permitido no Canal da Galheta é de **12,80 (doze vírgula oito)**

metros, observando-se as seguintes premissas:

8.1.1 Navios com calado maior que **11,30 m (onze vírgula cinquenta metros)** devem utilizar altura de maré que mantenha a folga abaixo da quilha (**FAQ**) **constante**, ou seja, a mesma FAQ para calado de 11,30 m (onze vírgula trinta metros) em maré zero por ocasião da passagem entre as **boias 28A, 29, 30 e 31 conforme tabela 2, ou pelo canal alternativo sul (Surdinho), conforme tabela 4.**

8.1.2 Navios com calado maior que 12,0m devem demandar a barra do canal da Galheta com maré positiva, utilizando-se a altura de maré necessária que permita uma folga abaixo da quilha (FAQ) segura à navegação, conforme orientação da tabela 1:

CALADO (m)	ALTURA DE MARÉ (m)
11,70	-30
11,80	-20
11,90	-10
<b>12,00</b>	<b>ZERO</b>
12,10	10
12,20	20
12,30	30
12,40	40
12,50	50
12,60	60
12,70	70
12,80	80

Tabela 1

8.2 Condicionantes ambientais para navegação no canal:

8.2.1 Visibilidade mínima de 1,5 (um virgula cinco) milha.

8.2.2 Mar até força 5 e Vento até força 6 na escala Beaufort.

8.2.3 Sinais náuticos entre os pares de boias “1-2” a “7-8”, 28A, 29, 30, 31 e cardinais norte e sul funcionando normalmente.

8.2.4 Em caso de falha de apenas um dos sinais náuticos compreendidos entre os pares de boias “1-2” e “7-8”, prazo de 24 horas para reestabelecimento total, sendo possível nesse intervalo a manutenção da navegação, caso autorizado pela Autoridade Marítima.

8.2.5 Em caso de falha de apenas um dos sinais náuticos dentre as boias 28A, 29, 30, 31 ou cardinais norte/sul, fica restrita a passagem pelos canais principal ou alternativos a navios com LOA inferior a 245 (duzentos e quarenta e cinco) metros e/ou calado menor que 8,50 (oito vírgula cinquenta) metros.

8.3 Condicionantes para manobras de atracação e desatracação no cais/terminais:

8.3.1 Visibilidade mínima de 1 (uma) milha.

8.3.2 Vento até força 5 na escala Beaufort (21 nós).

8.4 O acesso ou saída da bacia de evolução pelo **canal principal** ou **canal alternativo sul (Surdinho)** deve ser feito conforme as seguintes condicionantes:

8.4.1 Navios com calado maior que **11,30 (onze vírgula cinquenta) metros** devem utilizar a altura de maré que mantenha a folga abaixo da quilha (**FAQ constante**, ou seja, a mesma FAQ para calado de 11,30m em maré ZERO por ocasião da passagem entre as **boias 28A, 29, 30 e 31, ou pelo canal alternativo sul (Surdinho), conforme tabela 2.**

CALADO (m)	ALTURA DE MARÉ (m)
11,00	-30
11,10	-20
11,20	-10
<b>11,30</b>	<b>ZERO</b>
11,40	10
11,50	20
11,60	30
11,70	40
11,80	50
11,90	60
12,00	70
12,10	80
12,20	90
12,30	100
12,40	110
12,50	120

Tabela 2

8.5 – Especificidades de navios, em função de suas **características hidrodinâmicas**:

8.5.1 Por ocasião da realização de manobras de atracação, desatracação e passagem, os equipamentos no cais devem estar sempre posicionados a meia-nau e com as lanças içadas.

8.5.2 – As manobras de navios com LOA entre **280 (duzentos e oitenta) e 345 (trezentos e quarenta e cinco) metros ou boca maior que 45,20 (quarenta e cinco vírgula vinte) metros**, deverão atender às seguintes orientações:

8.5.2.1 As entradas de barra devem ser marcadas preferencialmente em horário que permita uma corrente máxima em torno de 1 (um) nó de vazante ou 0,5 (zero vírgula cinco) nós de enchente no momento de passagem pelas boias 28A, 29, 30 e 31 ou pelo canal do surdinho, o mesmo valendo para navios fundeados ao largo que irão atracar.

8.5.2.2 As entradas de barra também podem ser marcadas no intervalo entre 2 horas e 1 hora antes da preamar ou 2 horas e 1 hora antes da baixamar.

8.5.2.3 As desatracações devem ser marcadas preferencialmente em horário que permita corrente máxima de enchente em torno de 1,2 (um vírgula dois) nós ou 0,5 (zero vírgula cinco) nós de vazante durante a passagem pelas boias 28A, 29, 30 e 31 ou pelo canal do surdinho.

8.5.2.4 As desatracações também podem ser marcadas no intervalo entre 1 hora antes da preamar até o horário da preamar ou 1 hora antes da baixamar até o horário da baixamar, o mesmo valendo para atracações de navios fundeados ao largo.

8.5.2.5 – Quando o comprimento do navio exceder 306 (trezentos e seis) metros e/ou a boca exceder 45,20 (quarenta e cinco vírgula vinte) metros, as manobras deverão ser acompanhadas por 2 (dois) práticos, um na qualidade de responsável pela manobra e outro como assistente, e será obrigatório o uso de, no mínimo, 3(três) rebocadores azimutais para as manobras de atracação e desatracação.

8.5.3 – As manobras de navios contêineres, navios de passageiros e navios Roll- On/Roll-Off (Ro-Ro), além do contido no item 8.5.2, deverão atender às seguintes orientações adicionais:

8.5.3.1 Para navios com LOA até 298 (duzentos e oitenta) metros e boca até 45,20 (quarenta e cinco vírgula vinte) metros:

- calado máximo operacional de 12,30m.

8.5.3.2 Navios com LOA entre 298 (duzentos e noventa e oito) e 345 (trezentos e quarenta e cinco) metros ou boca maior que 45,20 (quarenta e cinco vírgula vinte) metros:”

- a) Por ocasião de passagem entre as boias 28A, 29, 30 e 31, para calado maior que **11,00(onze metros)** devem utilizar a altura de maré que mantenha a folga abaixo da quilha (**FAQ**) **constante**, ou seja, a mesma FAQ para calado de 11,00m em maré ZERO, conforme tabela 3.

CALADO (m)	ALTURA DE MARÉ (m)
10,70	-30
10,80	-20
10,90	-10
<b>11,00</b>	<b>ZERO</b>
11,10	10
11,20	20
11,30	30
11,40	40
11,50	50
11,60	60
11,70	70
11,80	80

Tabela 3

- Calado Máximo operacional de 11,80 (onze vírgula oitenta) metros;
- b) Por ocasião da passagem pelo Canal Alternativo Sul (Canal do Surdinho), para calado maior que 11,50 (onze vírgula cinquenta) metros devem utilizar a altura de maré que mantenha a folga abaixo da quilha (FAQ) constante, ou seja, a mesma FAQ para calado de 11,50 m em maré ZERO, conforme tabela 4.

CALADO (m)	ALTURA DE MARÉ (m)
11,20	-30
11,30	-20
11,40	-10
<b>11,50</b>	<b>ZERO</b>
11,60	10

11,70	20
11,80	30
11,90	40
12,00	50
12,10	60
12,20	70
12,30	80

Tabela 4

- Calado Máximo operacional de 12,10 (doze vírgula dez metros);
- Os navios com esse calado deverão utilizar apenas o Berço 217/218, sendo necessariamente o último navio atracado no extremo leste do cais;
- Navios que forem atracar com calado entre 11,80 (onze vírgula oitenta) metros e 12,10 (doze vírgula dez) metros devem atracar obrigatoriamente por bombordo e tem que desatracar com calado igual ou inferior a 11,80 (onze vírgula oitenta) metros;
- Navios que forem desatracar com calado entre 11,80 (onze vírgula oitenta) metros e 12,10 (doze vírgula dez) metros devem atracar obrigatoriamente por boreste com calado igual ou inferior a 11,80 (onze vírgula oitenta) metros.
- Para a atracação, deverá ser utilizado, obrigatoriamente, pelo menos um rebocador com 70 toneladas ou mais de força, ou que o total seja de pelo menos 120 toneladas, amarrados na popa, de forma a contribuir com a parada do navio na aproximação ao cais.”

8.5.3.3 Navios com comprimento entre 345 (trezentos e quarenta e cinco) metros e 368 (trezentos e sessenta e oito) metros e boca até o limite de 51 (cinquenta e um) metros, devem seguir as seguintes orientações:

- Visibilidade mínima de 4,0 (quatro) milhas.
- Mar e vento até força 4 (quatro) na escala Beaufort.
- Sinais náuticos entre os pares de boias 1-2 a 7-8, boias 28A, 29, 30 e 31 e cardinais sul e norte em perfeito estado de funcionamento.
- Por ocasião da passagem do trecho crítico entre as boias 28A, 29, 30 e 31 ou mesmo pelo canal do Surdinho, a corrente deve ser próxima de zero ou até o limite de 0,4 nós de vazante.
- Uso obrigatório de quatro rebocadores azimutais para as manobras de atracação e desatracação.

- Calado Máximo de 11,8 (onze vírgula oito) metros.
- Manobra sob supervisão de dois práticos.
- Em caso de fundeio de emergência em fundeadouro interno deverá permanecer auxiliado por um rebocador de cabo passado;
- Que seja respeitada a folga abaixo da quilha de 1,5 (uma vírgula cinco) metros mais 10% a título de margem de segurança.
- Que as manobras de atracação/desatracção ocorram com vento de intensidade máxima de 10 (dez) nós;
- Não será permitido o cruzamento no canal com outro navio com calado superior a 9,5 (nove vírgula cinco) metros entre os pares de boias "1-2" e "17- 18".
- No momento das manobras de atracação/desatracção os porteiros deverão estar posicionados a meia-nau.

8.6 Os calados máximos permitidos para navegação noturna, ou seja, após o por do sol e antes do nascer do sol, para demandar a Barra do canal da galheta são equivalentes aos diurnos.

8.6.1 Condicionantes para navegação noturna:

8.6.1.1 Sinais náuticos entre os pares de boias "1-2" a "7-8", 28A, 29, 30, 31 e cardinais norte e sul funcionando normalmente.

8.6.1.2 Em caso de falha de apenas um dos sinais náuticos compreendidos entre os pares de boias "1-2" e "7-8", prazo de 24 horas para reestabelecimento total, sendo possível nesse intervalo a manutenção da navegação, caso autorizado pela Autoridade Marítima.

8.6.1.3 Em caso de falha de apenas um dos sinais náuticos dentre as boias 28A, 29, 30, 31 ou cardinais norte/sul, fica restrita a passagem pelos canais principal ou alternativos a navios com LOA inferior a 245 (duzentos e quarenta e cinco) metros e/ou calado menor que 8,50 (oito vírgula cinquenta) metros.

8.6.1.4 Visibilidade mínima de 1,5 (um vírgula cinco) milhas.

8.6.1.5 Estado do mar e vento até nível 5 (cinco) da escala Beaufort.

8.7. Discrecionariamente pelo práctico, em comum acordo com o comandante do navio, os fatores

condicionantes poderão ser alterados, para a conclusão de manobra em curso, sempre no sentido de resguardar as obrigações relacionadas à segurança da navegação.

8.8. Sempre que a identificado pelo práctico, a impossibilidade de execução de determinada manobra programada, a mesma deverá ser recusada, informando a Autoridade Portuária e a Autoridade Marítima os motivos da sua não realização, para que se estabeleça uma nova programação.

8.9 O fechamento de barra pode ser sugerido pelo práctico para a Autoridade Marítima quando as condições de navegação se tornam inseguras diante de fatores ambientais como estado do mar e vento força 7 (sete), visibilidade inferior a meia milha ou ondas maiores que 2,5 metros, **por exemplo**.

891 O fechamento de barra pode ser feito de forma **parcial** pela Autoridade Marítima se observado que determinado tipo de navio não tem condições seguras de navegação em função da condição de carregamento, área vélica, ou velocidade máxima alcançada, **por exemplo**.

892 A abertura de barra quando posterior a fortes ventos e correntes transversais intensas no canal da galheta deve ser feita por sugestão da praticagem, preferencialmente com navios que possuem melhores recursos de navegação.

**ATUALIZAÇÃO DAS NORMAS DE TRÁFEGO MARÍTIMO E PERMANÊNCIA NOS  
PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA  
CAPÍTULO 9 – SERVIÇO DE REBOCADORES**

9.1 As empresas de rebocadores deverão observar as seguintes regras no âmbito da APPA.

9.1.1 Somente poderão operar na Área do Porto Organizado, as Empresas e rebocadores cadastrados e autorizados pelas Autoridades Marítima e Portuária.

9.1.2 As empresas de rebocadores deverão manter suas embarcações em perfeito estado de conservação e operação, informando à APPA e às empresas de Praticagem as restrições porventura existentes.

9.1.3 As empresas de rebocadores, devidamente registradas na APPA, CPPR e signatárias do PAM (Plano de Ajuda Mútua), deverão manter a tripulação de segurança com os cursos e certificados exigidos pela Autoridade Marítima em dia, aptos a executar, sob orientação, as fainas de auxílio a operações emergenciais.

9.1.4 No caso de avaria ou de manutenção periódica de alguma embarcação, a empresa deverá participar à APPA e às empresas de Praticagem, informando o prazo estimado para retorno à operação normal.

9.1.5 O quantitativo mínimo de rebocadores dotados de equipamento de combate a incêndio externo, e/ou designados à diferentes funções em faina(s) de atendimento a emergência(s), independente dos sistemas embarcados, e sua distribuição ao longo dos berços, será delineado pela revisão em curso do “Plano de Ajuda Mutua – PAM/APPA”. O documento do Plano de Ajuda Mutua, em revisão, deverá prever quais os tipos de emergência, tipos de atendimento e coordenadores das fainas de emergência. Provisoriamente conjunto de empresas prestadoras do Serviço de Rebocadores deverão manter pelo menos 3 rebocadores dotados de equipamento de combate a incêndio externo, em pronta operação para atendimento a eventuais quadros emergenciais.

9.1.6 Todas as empresas de prestação de serviços de rebocadores cadastradas deverão manter, no mínimo, 1 (um) rebocador operando na Área do Porto Organizado.

9.1.7 As empresas proprietárias dos rebocadores deverão manter atualizado na APPA o cadastro de cada rebocador.

9.1.8 Em caso de greve da tripulação dos rebocadores, a Autoridade Portuária poderá, em comum acordo com a Autoridade Marítima, requisitar outros rebocadores, independente de possuírem ou não cadastro na APPA.

9.2 Os critérios para as manobras com rebocadores devem ser observados conforme abaixo.

9.2.1 A fim de garantir segurança da navegação e do meio ambiente, nas manobras de navios na área do Porto Organizado de Paranaguá e Antonina, a literatura técnica (Tug Use in Ports) descreve as formulações para o dimensionamento dos requisitos mínimo de força e dispositivos de reboque, necessários para mover satisfatoriamente o navio a ser manobrado, sob as condições meteoceanográficas do local da manobra. Deste modo, o número mínimo de rebocadores a ser utilizado nas diversas manobras deverá ser em função da <sup>1</sup>Arqueação Bruta (AB) dos navios e da Força de Tração Estática Longitudinal (“Bollard Pull”) dos rebocadores, conforme a seguinte tabela:

<sup>1</sup> Arqueação bruta ou “Gross Tonnage”, conforme definido pelo ICTM 1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969)

AB	TON. "BOLLARD PULL" MÍNIMO		Nº MÍNIMO DE REBOCADORES
	LASTRO	CARREGADO	
0 a 5000	14	23	1
5001 a 10000	18	31	2
10001 a 15000	33	55	2
15001 a 20000	41	66	2
20001 a 25000	44	72	2
25001 a 30000	46	75	2
30001 a 35000	49	80	2
35001 a 40000	54	91	2
40001 a 45000	59	98	2
45001 a 50000	62	103	2
50001 a 55000	66	108	2
55001 a 60000	75	112	2
60001 a 65000	83	118	2
65001 a 70000	91	122	2
70001 a 75000	94	125	2
75001 a 80000	101	134	2
80001 a 85000	103	137	2
85001 a 90000	109	139	2
90001 a 95000	113	141	3
95001 a 100000	118	146	3
100001 a 105000	125	148	3
105001 a 110000	134	155	3
110001 a 115000	136	157	3
115001 a 120000	147	168	3
120001 a 130000	155	176	3
130001 a 140000	161	184	4
140001 a 150000	163	187	4
150001 a 160000	165	195	4
160001 a 180000	182	211	4

9.2.2 Os totais de “Bollard Pull” e o número mínimo de rebocadores, constantes da tabela acima são os requisitos mínimos considerados necessários para a realização das manobras, com os padrões de corrente, ondulação e vento, que permitam a garantia da segurança da navegação.

9.2.3 As embarcações que possuírem dispositivo auxiliares de manobra do tipo "Bow e/ou Stern Thruster" em perfeitas condições de funcionamento possibilitará, a critério do Comandante do navio e devidamente aceito pelo Prático embarcado, a redução (compensação) dos valores requeridos de “Bollard Pull”, em função dos valores nominais das potências dos seus dispositivos orgânicos, seguindo-se a regra prática de correspondência: subtrai-se do “Bollard

Pull” requerido o valor correspondente a potência nominal do "Thruster" multiplicado por 0,014 ton/kW (Tonelada/Quilowatt), conforme preconiza a publicação "Specification for DP Capability Plots" do IMCA (International Marine Contractors Association). Esta regra não se aplica em manobras no Píer de Inflamáveis e no Cais Comercial do Porto de Paranaguá, as quais devem observar Portaria específica da Autoridade Portuária, ouvida a Autoridade Marítima.

9.2.4 A utilização de dispositivos auxiliares de manobras do tipo "Bow e/ou Stern Thruster" fica condicionado as características do cais de atracação e a autorização expressa da Autoridade Portuária.

9.2.5 Ressalvados os casos de força maior, a redução (compensação) dos valores requeridos de "Bollard Pull" previstos no item 9.2.2, quando o emprego dos equipamentos auxiliares de manobra "Bow e/ou Stern Thruster" for autorizado, não poderá adotar parâmetros inferiores ao estabelecido na tabela de correspondência acima descrita. Ao contrário, deverá considerar a necessidade de rebocadores adicionais, em face das condições do momento da manobra, caso apresentem situações anormais de vento e correnteza.

9.2.6 Para navios com TAB superior a 80.000 é recomendável o uso de pelo menos um rebocador com potência igual ou maior que 70 toneladas "Bollard Pull" independente do dispositivo que o navio possua.

9.2.7 A critério da Autoridade Portuária e por solicitação do Comandante, o número mínimo de rebocadores poderá ser alterado, desde que demonstrada a compensação de potência e tração suficiente para a realização das manobras. Caso o serviço de pratico seja obrigatório qualquer alteração dos requisitos mínimos estabelecidos nesta norma será precedida de consulta ao Prático. Em todos os casos, deverão ser observadas, no que couber, as Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em águas Jurisdicionais Brasileiras – NORMAM-08/DPC.

9.2.8 Outras manobras empregando rebocadores, que não sejam as de rotina, serão consideradas como independentes e deverão ser solicitadas previamente a APPA e a Capitania dos Portos, e somente serão autorizadas mediante programação dos serviços junto a APPA. No entanto, as manobras programadas de navios regulares, na Área do Porto Organizado, terão prioridade.

9.2.9 No caso de não estarem disponíveis rebocadores da empresa que possui contrato com o Armador do navio a ser manobrado, a empresa de rebocadores responsável pelo fornecimento desses equipamentos deverá previamente, ao início da manobra, nomear qual/quais empresas por ordem de sua preferência que poderiam ser chamadas para realizar a manobra em seu lugar.

9.2.10 O procedimento de comunicações por fonia padrão adotado pelo órgão competente deverá ser cumprido rigorosamente, seja entre rebocadores, empresas de praticagem, agentes, navios, embarcações de apoio, etc., utilizando-se os seguintes canais:

- Canal 10: embarcações de apoio;
- Canal 12: serviços de praticagem;
- Canal 11, 13, 14 e 17: manobra com rebocadores;
- Canal 15: operações da APPA;
- Canal 16: chamada e socorro;
- Canal 71: embarcações de apoio.

9.2.11 As atracções/desatraccões no Porto de Paranaguá, utilizando o auxílio de rebocadores, obedecerão às seguintes prioridades:

- Desatracação de navios que, em função de seu calado, dependam de maré para a realização de manobras;
- Atracação de navios que, em função de seu calado, dependam de maré para realização das manobras; e
- Demais manobras.

9.2.12 Nas manobras de rebocadores junto à proa dos navios é proibida a passagem do cabo de reboque arriando-o pela proa, para ser apanhado com croque pela guarnição do rebocador. A passagem do cabo deverá ser feita por meio de retinida, lançada a partir do castelo de proa em direção ao convés do rebocador, de modo a evitar a excessiva aproximação rebocador/navio, reduzindo os efeitos da interação hidrodinâmica entre as embarcações.

9.2.13 Todos os reboques, tanto de dentro para fora como de fora para dentro da área do Porto Organizado, deverão ser previamente autorizados pelas Autoridades Marítima e Portuária, bem como programadas no sistema Porto sem Papel. Portanto, caberá à Agência Marítima ou ao interessado solicitar à APPA e à Capitania dos Portos, autorização para efetuar reboque dentro da área sob responsabilidade da APPA, para elaboração do plano de reboque.

9.2.14 Ocorrendo avarias no cais e/ou nas defensas dos berços de atracação, em função de manobras de navios ou de atracação inadequada dos rebocadores, estas deverão ser indenizadas à APPA. Caso a origem da avaria seja da manobra do navio o armador ou seu agente em porto será responsável pela indenização. Caso a origem da avaria seja pela atracação inadequada do rebocador, a empresa de rebocadores será responsável pela indenização da APPA.

9.2.15 Em vista da evolução das dimensões e dos recursos de navegação da frota de navios que escalam os portos do Paraná e da necessidade de aperfeiçoamento da norma vigente, com propósito específico de elevar os parâmetros de segurança da navegação, os novos parâmetros de uso de serviços de rebocadores, passam a ser obrigatórios na data da edição da atualização da Norma de Trafego Marítimo e de Permanência, sendo considerado o período de tolerância máxima de 30 (trinta) dias para adaptação das empresas prestadoras de serviço para atender rigorosamente este novos parâmetros.