



## MARINHA DO BRASIL

### CAPITANIA DOS PORTOS DE SANTA CATARINA

20/651

#### **PORTARIA CPSC/Com5ºDN/ComOpNav/MB Nº 37, DE 21 DE OUTUBRO DE 2022.**

Altera as Normas Procedimentos da Capitania dos Portos de Santa Catarina (NPCP-SC/2022-1ª Revisão) e os parâmetros operacionais para constar a realização de manobras experimentais nos Portos de Santa Catarina.

**O CAPITÃO DOS PORTOS DE SANTA CATARINA**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 135/ComOpNav, do Comando de Operações Navais, de 27 de novembro de 2018, combinado com a Portaria MB/MD nº 37, do Comandante da Marinha, de 21 de fevereiro de 2022, conforme o preconizado no inciso I, do art. 4º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), e regulamentado pela Portaria nº 102/DPC, do Diretor de Portos e Costas, de 20 de maio de 2013, resolve:

Art. 1º Alterar as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Santa Catarina (NPCP-SC/2022-1ª Revisão) estabelecidas pela Portaria CPSC/Com5ºDN/ComOpNav/MB nº 35, de 24 de junho de 2022, publicada no Diário Oficial da União nº 121, de 29 de junho de 2022. Esta modificação é denominada Modificação nº 2 (Mod.2).

Art. 2º Estabelecer a definição de “manobra especial” e “manobra experimental”, efetuando as seguintes alterações:

a) Na alínea a do item 0502, substituir o primeiro parágrafo para a seguinte redação:

**“a) Procedimentos para o estabelecimento das manobras de Navio-Tipo em condições especiais de navegação**

O estabelecimento de manobras especiais ocorrerá quando o navio-tipo extrapola as condições limitantes de navegação preconizados nas recomendações contidas nos Relatórios da PIANC, em outras referências de boas práticas adotadas internacionalmente ou que possua complexidade operacional que venham a alterar a amplitude dos parâmetros operacionais, será inicialmente considerada manobra “especial”, cabendo ao interessado seguir as seguintes etapas essenciais:”;

63048.002101/2022-11

Continuação da Port. CPSC/Com5ºDN/ComOpNav/MB nº 37/2022, da CPSC.

b) Na alínea b do item 0502, substituir o primeiro parágrafo para a seguinte redação:

**“b) Procedimentos adicionais para a navegação experimental**

As manobras especiais, após cumprirem as etapas elencadas na alínea anterior, serão avaliadas por um período denominado de navegação “experimental”, de, pelo menos, cinco manobras de entrada e saída, estabelecida por meio de Portaria da Autoridade Portuária sob a coordenação da Autoridade Marítima e registrada no anexo 5-C desta Norma. Este procedimento visa a avaliação das limitantes e recomendações dos estudos simulados e a verificação de incongruências no porte do navio-tipo.”; e

c) Substituir no anexo 5-C (Parâmetros das Manobras Experimentais dos Portos e Terminais), a palavra “especial” por “experimental” e “especiais” por “experimentais”.

Art. 3º Na manobra experimental do Terminal Portuário de Itajaí/Teportí, constante da página 5-C-1, no inciso II, alínea a, item 2), alterar para: “Menor Profundidade Observada (MPO), no canal de acesso fora da área da poligonal do Porto organizado: 5,5m.”

Art. 4º Na manobra experimental do Terminal Portuário de Itapoá, constante da página 5-C-6, proceder com as seguintes alterações:

- a) no inciso II, alínea B, subalínea a.1 C, que passará a vigorar com o seguinte texto: “C) Calado máximo de 11.0 metros.”;
- b) excluir do inciso II, alínea B, a subalínea a.2; e
- c) incluir no inciso II, “As manobras deverão empregar três rebocadores, sendo pelo menos, dois com tração estática igual ou superior a 70 ton.”

Art. 5º Incluir os parâmetros operacionais no anexo 5-C, solicitado pelos Portos de São Francisco do Sul e do Terminal Portuário de Itapoá, para a realização de manobras experimentais de entrada e saída de navios mercantes conforme as características abaixo descritas:

**5.1 - 2** (duas) manobras experimentais de entrada e saída, solicitado pelo Porto de São Francisco do Sul, para atracação no Terminal Portuário de Itapoá, no período diurno para navios mercantes com características máximas de comprimento (LOA) de 350 metros, de boca de 48 metros e de calado 10,50 metros:

**I - PARECER**

Em razão da solicitação do Diretor Presidente da SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A, expressa no ofício nº 0168/2020, contendo o estudo náutico de manobrabilidade para avaliação de entrada e saída de navios full container pelo canal de acesso do Complexo Portuário de São Francisco do Sul e atracação e desatracação no terminal do Porto de Itapoá/SC, realizado pela SHAW Brasil, em 22 outubro de 2012, do parecer da Praticagem São Francisco s/nº, descrito no ofício nº 0019/2020-PSF, e da avaliação do Delegado em São Francisco do Sul, apresentado por meio do ofício nº 180/2020.

**II - MANOBRAS EXPERIMENTAIS**

Alterar os parâmetros operacionais, excepcionalmente, para a realização de 2 (duas) manobras experimentais de navios mercantes no Porto de Itapoá, no período diurno. As

manobras serão avaliadas individualmente e conforme seja verificada a segurança da operação e demais ocorrências, os parâmetros operacionais poderão ser revistos, a qualquer tempo, visando a manutenção da segurança da navegação, sob os seguintes parâmetros e condicionantes:

- a) Manobras diurnas dos navios mercantes com as seguintes dimensões:
  - A) LOA máximo de 350,0 metros;
  - B) Boca até 48,0 metros; e
  - C) Calado máximo de 10,50 metros.
- b) As manobras experimentais deverão ser agendadas para que ocorram a passagem no canal externo no estofa da maré (preferencialmente na preamar, podendo ser na baixa mar se esta for maior que 0,5m);
- c) Limite máximo de altura das ondas 1,0m e/ou intensidade de ventos de qualquer quadrante até 15 nós;
- d) Ausência de chuva intermitente ou nevoeiro que possam reduzir a visibilidade para menos de 1,5 milhas náuticas;
- e) A decisão dos práticos escalados para executar a manobra deve ser respeitada, em caso de necessidade de adiamento devido a condições desfavoráveis;
- f) Deverão ser empregados, no mínimo, 3 (três) rebocadores com capacidade operacional intacta, sendo pelo menos, dois com tração estática igual ou superior a 70 ton.;
- g) As manobras deverão ser realizadas com o emprego de dois práticos a bordo, que tenham realizado as manobras similares com navios de LOA até 336,9 metros, sendo obrigatória a utilização de, pelo menos, um Portable Pilot Unit (PPU);
- h) A manobra deverá ser realizada no período diurno; e
- i) Os sinais náuticos do canal de acesso ao Porto de Itapoá deverão operar satisfatoriamente.

**Caberá ao Terminal Portuário:**

- a) Empregar, respeitadas as respectivas competências, os recursos necessários a garantir a realização de uma manobra segura, se necessário incluir embarcações de apoio;
- b) Todo canal de acesso deverá estar devidamente desobstruído, sem qualquer embarcação de esporte e/ou recreio, de pesca, de turismo e outras, durante a manobra;
- c) Informar ao Comandante do navio mercante que efetuará a manobra, com a devida antecedência, que trata-se de uma manobra experimental, e que somente poderá ser realizada mediante sua anuência; e
- d) Informar à Delegacia da Capitania dos Portos em São Francisco do Sul (DeISFSul), a intenção de realização da manobra experimental, com a antecedência mínima de 03 (três) dias úteis, informando a data e o horário previstos para o início e fim da manobra, a fim de adotar as providências necessárias e orientar corretamente a comunidade marítima local.

**Caberá ao Serviço de Praticagem da ZP-18:**

- a) Empregar, respeitadas as respectivas competências, os recursos necessários a garantir a realização de uma manobra segura; e
- b) Após cada manobra experimental, os práticos deverão emitir relatório por meio do serviço de praticagem, posteriormente ratificado pelo Representante Único do Serviço

de Praticagem (RUSP), inclusive contendo as considerações do Comandante da embarcação sobre a manobra realizada.

### **III - AVALIAÇÃO DAS MANOBRAS EXPERIMENTAIS**

Após as duas manobras experimentais ocorrerem, a Autoridade Portuária deverá apresentar, junto com o Parecer Técnico da Praticagem de São Francisco do Sul, um relatório abordando os aspectos técnicos observados, para cada uma das manobras experimentais autorizadas, atestando a segurança das referidas manobras, visando a subsidiar o lançamento dos parâmetros operacionais ou a permanência dos parâmetros constantes na NPCP-SC/2022 (1ª Revisão).

### **IV - PERÍODO EXPERIMENTAL**

O período experimental será composto de até 2 (duas) manobras experimentais, de entrada e saída, do Terminal Itapoá/SC.

**5.2 - 10 (dez) manobras experimentais de entrada e saída, solicitada pelo Porto de São Francisco do Sul, para atracação no Terminal Portuário de Itapoá, no período diurno para navios mercantes com características máximas de comprimento (LOA) de 339,6 metros, de boca de 45,6 metros e de calado 11,0 metros:**

#### **I - PARECER**

Em razão da solicitação do Diretor Presidente do Porto de São Francisco do Sul, expressa nos ofícios nº 0894/2017 e no 320/2018, que apresentam avaliações acerca das manobras especiais realizadas com o MV Hyundai Loyalty, do parecer técnico de que as manobras ocorreram dentro dos padrões de segurança estabelecidos pela Praticagem São Francisco S/S Ltda, apresentado no ofício nº 0029/2018-PSF e da avaliação do Delegado em São Francisco do Sul emitida no ofício nº 160/2018.

#### **II - MANOBRAS EXPERIMENTAIS**

Alterar os parâmetros operacionais, excepcionalmente, para a realização de 10 (dez) manobras experimentais de navios mercantes no Porto de Itapoá, no período diurno. As manobras serão avaliadas individualmente e conforme seja verificada a segurança da operação e demais ocorrências, os parâmetros operacionais poderão ser revistos, a qualquer tempo, visando a manutenção da segurança da navegação, sob os seguintes parâmetros e condicionantes:

- a) Manobras diurnas dos navios mercantes com as seguintes dimensões:
  - A) LOA máximo de 339,6 metros;
  - B) Boca até 45,6 metros; e
  - C) Calado máximo de 11,0 metros.
- b) As manobras deverão ser agendadas para que a passagem no canal externo ocorra no estofa da maré (preferencialmente na preamar, podendo ser na baixa mar se esta for maior que 0,5m), para que encontre correntes de no máximo um nó;
- c) Limite máximo de altura das ondas 1 (um) m e/ou intensidade de ventos de qualquer quadrante até 10 (dez) nós;
- d) Ausência de chuva intermitente ou nevoeiro que possam reduzir a visibilidade para menos de 1,0 milha náutica;

- e) A decisão dos práticos escalados para executar a manobra deve ser respeitada, em caso de necessidade de adiamento devido a condições desfavoráveis;
- f) Deverão ser empregados, no mínimo, 3 (três) rebocadores com capacidade operacional intacta, sendo pelo menos, dois com tração estática igual ou superior a 70 ton.;
- g) A praticagem deverá avaliar a necessidade de emprego de rebocadores para acompanhamento do trânsito dos navios no canal e em situações de emergência;
- h) As manobras deverão ser realizadas com o emprego de dois práticos a bordo;
- i) A manobra deverá ser realizada no período diurno; e
- j) O sistema de navegação, propulsão e de governo do navio operando normalmente.

#### **Caberá ao Terminal Portuário:**

- a) Empregar, respeitadas as respectivas competências, os recursos necessários a garantir a realização de uma manobra segura, se necessário incluir embarcações de apoio;
- b) Informar ao Comandante do navio mercante que efetuará a manobra, com a devida antecedência, que trata-se de uma manobra experimental, e que somente poderá ser realizada mediante sua anuência;
- c) Informar à Delegacia da Capitania dos Portos em São Francisco do Sul (DeISFSul), a intenção de realização da manobra experimental, com a antecedência mínima de 03 (três) dias úteis, informando a data e o horário previstos para o início e fim da manobra, a fim de adotar as providências necessárias e orientar corretamente a comunidade marítima local; e

#### **Caberá ao Serviço de Praticagem da ZP-18:**

- a) Empregar, respeitadas as respectivas competências, os recursos necessários a garantir a realização de uma manobra segura; e
- b) Após cada manobra experimental, os práticos deverão emitir relatório por meio do serviço de praticagem, a ser ratificado pelo Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP), inclusive contendo as considerações do Comandante da embarcação sobre a manobra realizada.

### **III - AVALIAÇÃO DAS MANOBRAS EXPERIMENTAIS**

Após as dez manobras experimentais ocorrerem, a Autoridade Portuária deverá apresentar, junto com o Parecer Técnico da Praticagem de São Francisco do Sul, um relatório abordando os aspectos técnicos observados para cada uma das manobras experimentais autorizadas, visando a subsidiar o lançamento dos parâmetros operacionais ou a permanência dos parâmetros constantes na NPCP-SC/2022 (1ª Revisão).

### **IV - PERÍODO EXPERIMENTAL**

O período experimental será composto de 10 (dez) manobras experimentais, de entrada e saída, do Terminal Itapoá/SC.

**5.3 - 5 (cinco) manobras experimentais de saída, solicitado pelo Porto de São Francisco do Sul, para desatracação no Terminal Portuário de Itapoá, no período noturno para navios mercantes com características máximas de comprimento (LOA) de 302,0 metros, de**

boca de 46,0 metros e de calado 10,50 metros:

### **I - PARECER**

Em razão da solicitação do Diretor Presidente do Porto de São Francisco do Sul S.A, expressa no ofício 0248/2021 da SCPAR, Parecer Técnico nº 15/2021 da Praticagem de São Francisco do Sul (Ofício nº 030/2021-PSF) e da avaliação do Delegado em São Francisco do Sul (Ofício nº 294), bem como, a ATA da reunião realizada na sede desta Capitania em 11 de agosto de 2021, com a participação do Delegado de São Francisco do Sul, dos Representantes da Autoridade Portuária de São Francisco do Sul, da Praticagem de São Francisco do Sul e do Porto de Itapoá, estabelecer as condições para a realização de manobras especiais com saídas noturnas do Terminal Portuário de Itapoá/SC, para o navio da classe "Kota".

### **II - MANOBRAS EXPERIMENTAIS**

Alterar os parâmetros operacionais, excepcionalmente, para a realização de 5 (cinco) manobras experimentais de navios mercantes no Porto de Itapoá, no período noturno. As manobras serão avaliadas individualmente e conforme seja verificada a segurança da operação e demais ocorrências, os parâmetros operacionais poderão ser revistos, a qualquer tempo, visando a manutenção da segurança da navegação, sob os seguintes parâmetros e condicionantes:

a) Manobras de saídas noturnas do Terminal de Itapoá de navios mercantes com as seguintes dimensões:

- A) LOA máximo de 302,0 metros;
- B) Boca até 46,0 metros; e
- C) Calado máximo de 10,50 metros.

b) As manobras experimentais deverão ser agendadas para que a passagem no canal externo ocorra no estofa da maré;

c) Limite máximo de altura das ondas 1,0 m e/ou intensidade de ventos de qualquer quadrante até 15 nós;

d) Ausência de chuva intermitente ou nevoeiro que possam reduzir a visibilidade para menos de 1,5 milhas náuticas;

e) A decisão dos práticos escalados para executar a manobra deve ser respeitada, em caso de necessidade de adiamento devido a condições desfavoráveis;

f) As manobras deverão ser realizadas com o emprego de dois práticos a bordo;

g) Os sinais náuticos do canal de acesso ao Porto de Itapoá deverão operar satisfatoriamente;

h) O sistema de propulsão e de governo do navio operando sem restrições; e

i) Deverão ser empregados, no mínimo, 3 (três) rebocadores com capacidade operacional intacta, sendo pelo menos, dois com tração estática igual ou superior a 70 ton.

### **Caberá ao Terminal Portuário:**

a) Empregar, respeitadas as respectivas competências, os recursos necessários a garantir a realização de uma manobra segura, se necessário incluir embarcações de apoio;

b) Informar ao Comandante do navio mercante que efetuará a manobra, com a devida antecedência, que trata-se de uma manobra experimental, e que somente poderá ser realizada mediante sua anuência formal; e

c) Informar à Delegacia da Capitania dos Portos em São Francisco do Sul (DeISFSul), a intenção de realização da manobra experimental, com a antecedência mínima de 04 (quatro) dias úteis, informando a data e o horário previstos para o início e fim da manobra, a fim de adotar as providências necessárias e orientar corretamente a comunidade marítima local.

**Caberá ao Serviço de Praticagem da ZP-18:**

a) Empregar, respeitadas as respectivas competências, os recursos necessários a garantir a realização de uma manobra segura; e

b) Após cada manobra experimental, deverá encaminhar à DeISFSul, em até dois dias úteis, por meio de ofício, seu respectivo "Relatório de Manobra Experimental", abordando aspectos técnicos referentes à manobra, e considerações a respeito, horários de início e término, condições ambientais observadas durante a realização da manobra, fatores de risco observados, embarcações de apoio envolvidas, entre outros dados julgados relevantes. O relatório emitido pelo serviço de praticagem, adicionalmente deverá ser devidamente ratificado pelo Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP) e poderá conter considerações do Comandante da embarcação sobre a manobra realizada.

**III - AVALIAÇÃO DAS MANOBRAS EXPERIMENTAIS**

a) A DeISFSul deverá encaminhar uma cópia do relatório previsto na alínea b para esta Capitania, tão logo receba as informações da Praticagem; e

b) Após as cinco manobras experimentais ocorrerem, o Terminal Portuário de Itapoá/SC e a Praticagem deverão apresentar à DeISFSul Parecer atestando a segurança das referidas manobras para a subsidiar o lançamento dos parâmetros operacionais ou a permanência dos parâmetros constantes na NPCP-SC/2022 (1ª Revisão).

**IV - PERÍODO EXPERIMENTAL**

O período experimental será composto de até 5 (cinco) manobras experimentais, de saída noturna, do Terminal Itapoá/SC.

**5.4 - 5 (cinco) manobras experimentais, solicitada pelo Porto de São Francisco do Sul, para atracação e desatracação nos berços 102/103 e 301 para navios mercantes com características máximas de comprimento (LOA) de 302,0 metros, de boca de 43,4m:**

**I - MANOBRAS EXPERIMENTAIS**

Alterar os parâmetros operacionais, excepcionalmente, para a realização de 5 (cinco) manobras experimentais de navios mercantes para atracação e desatracação nos berços 102/103 e 301 do Porto de São Francisco do Sul, no período diurno. Obedecendo as seguintes condicionantes:

a) Manobras para os navios mercantes com as seguintes dimensões:

A) LOA máximo de 302,0 metros; e

B) Boca até 43,4 metros.

b) As manobras experimentais deverão ocorrer desde que a profundidade mínima esteja em 14,0 m;

c) Realizar o acompanhamento batimétrico da dársena, a cada seis meses, para a manutenção da operação segura de navios deste porte;

d) Empregar cinco (5) rebocadores portuários de maior “bollard pull” disponíveis na ZP apoiando a manobra, sendo quatro (4) deles efetivamente engajados na manobra e um (1) reserva “on station”, pronto para substituição. O quinto rebocador poderá ser dispensado dependendo da avaliação dos práticos nas manobras iniciais;

e) As manobras deverão ser executadas com dois práticos a bordo fim permitir maior segurança na manobra;

f) Berço 201 deve permanecer livre durante a manobra. A vacância do berço 201 poderá ser dispensada dependendo da avaliação dos Práticos nas manobras iniciais;

g) As manobras deverão ser programadas de modo que o trânsito entre a dársena e o primeiro par de boias (Laje da Torre/ Barata) ocorra próximo ao período de estofo. Fundeios intermediários após as manobras de desatracação devem ser considerados;

h) Intensidade de ventos de qualquer quadrante até 10 nós;

i) Ausência de chuva intermitente ou nevoeiro que possam reduzir a visibilidade para menos de 2,0 milhas náuticas;

j) A decisão dos práticos escalados para executar a manobra deve ser respeitada, em caso de necessidade de adiamento devido a condições desfavoráveis;

k) A Sinalização náutica em condições de 100% de eficiência. Com a concordância do práctico, em caso de avaria de um sinal náutico no trecho navegado, uma lancha do Serviço de Praticagem executante da manobra, equipada com rádio, holofotes, AIS, refletor radar e radar, poderá ser utilizada fazendo as vezes do sinal náutico, com a devida aquiescência das Autoridades Marítima e Portuária, a fim de não comprometer a operacionalidade do Porto e Terminais;

l) Como recurso em caso de emergência, sempre ter o ferro pronto para largar durante a navegação no canal de acesso e bacia de evolução; e

m) O sistema de propulsão e de governo do navio operando sem restrições.

#### **Caberá ao Terminal Portuário:**

a) Empregar, respeitadas as respectivas competências, os recursos necessários a garantir a realização de uma manobra segura, se necessário incluir embarcações de apoio; e

b) Informar à Delegacia da Capitania dos Portos em São Francisco do Sul (DeISFSul), a intenção de realização da manobra experimental, com a antecedência mínima de 04 (quatro) dias úteis, informando a data e o horário previstos para o início e fim da manobra, a fim de adotar as providências necessárias e orientar corretamente a comunidade marítima local.

#### **Caberá ao Serviço de Praticagem da ZP-18:**

a) Empregar, respeitadas as respectivas competências, os recursos necessários a garantir a realização de uma manobra segura; e

b) Após cada manobra experimental, deverá encaminhar à DeISFSul, em até dois dias úteis, o respectivo “Relatório de Manobra Experimental”, abordando aspectos técnicos referentes à manobra, e considerações a respeito, horários de início e término, condições ambientais observadas durante a realização da manobra, fatores de risco observados, embarcações de apoio envolvidas, entre outros dados julgados relevantes. O relatório emitido pelo serviço de praticagem, adicionalmente deverá ser devidamente ratificado pelo Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP) e poderá conter considerações do Comandante da embarcação sobre a manobra realizada.



## **II - AVALIAÇÃO DAS MANOBRAS EXPERIMENTAIS**

a) A DelSFSul deverá encaminhar uma cópia do relatório, previsto na alínea b do item anterior para esta Capitania, tão logo receba as informações da Praticagem; e

b) Após as cinco manobras experimentais ocorrerem, o Porto de São Francisco do Sul e a Praticagem deverão apresentar à DelSFSul parecer técnico atestando a segurança das referidas manobras para a subsidiar o lançamento dos parâmetros operacionais ou a permanência dos parâmetros constantes na NPCP-SC/2022 (1ª Revisão).

## **III - PERÍODO EXPERIMENTAL**

O período experimental será composto de até 5 (cinco) manobras experimentais do Porto de São Francisco do Sul.

Art. 6º Alterar o número de manobras experimentais, no anexo 5-C, referente aos navios mercantes de LOA máximo de 336,9 metros com boca até 48,9 metros, solicitado pelo Diretor Presidente da SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A, expressa no ofício nº 0459/2021, dos Pareceres Técnicos da Praticagem São Francisco nº 26/2021 e nº 27/2021, encaminhado pelos ofícios nº 0045/2021-PSF e nº 0046/2021-PSF, e da avaliação do Delegado em São Francisco do Sul, apresentado por meio do ofício nº 509/2021, para “13 (treze) manobras experimentais de entrada noturna e 13 (treze) manobras experimentais diurnas de navios mercantes no Terminal Portuário de Itapoá”:

## **I - AVALIAÇÃO DAS MANOBRAS EXPERIMENTAIS**

Após 13 (treze) manobras experimentais de entrada noturna e 13 (treze) manobras experimentais diurnas, a Autoridade Portuária deverá apresentar, junto com o Parecer Técnico da Praticagem de São Francisco do Sul, um relatório abordando os aspectos técnicos observados, para cada uma das manobras experimentais autorizadas, atestando a segurança das referidas manobras, visando a subsidiar o lançamento dos parâmetros operacionais ou a permanência dos parâmetros constantes na NPCP-SC/2022-1ª Revisão.

## **II - PERÍODO EXPERIMENTAL**

O período experimental será composto de 13 (treze) manobras experimentais de entrada noturna e 13 (treze) manobras experimentais diurnas, no Terminal de Itapoá/SC.

Art. 7º Na manobra experimental do Porto de Itajaí e do Terminal da PORTONAVE, constante da página 5-C-4, alterar o texto do primeiro parágrafo para:

“Autorizar, excepcionalmente, a realização de 50 (cinquenta) manobras experimentais de saída noturna dos navios mercantes do Porto de Itajaí e do Terminal da PORTONAVE. Os parâmetros operacionais poderão ser revistos, a qualquer tempo, visando a manutenção da segurança da navegação, sob os seguintes parâmetros e condicionantes:”.

Art. 8º Incluir os parâmetros operacionais das manobras experimentais que empregam dois práticos no anexo 5-A “Manobras com Emprego de Dois Práticos”, conforme abaixo descritas:

I – Terminal Portuário de Itajaí - TEPORTI:

Continuação da Port. CPSC/Com5ºDN/ComOpNav/MB nº 37/2022, da CPSC.

- a) Área de Navegação: canais de acesso e bacia de evolução do TEPORTI;
- b) Navio Mercante com LOA até 179,0 metros e boca até 28,0 metros;
- c) Estudo Náutico de Manobrabilidade da UNDER KEEL CLEARANCE STUDY TEPORTI ARCADIS, de 11 de novembro de 2013;
- d) Limitantes e Restrições:
  - 1. Manobra somente para o período DIURNO;
  - 2. Emprego do Sistema de Auxílio à Manobra (PPU);
  - 3. No canal de acesso ao TEPORTI a intensidade máxima do vento de qualquer quadrante de até 12 nós; e
- e) Navegação prevista para 20 (vinte) manobras experimentais contendo os parâmetros operacionais descritos no anexo 5-C da NPCP-SC/2022-1ªRevisão.

II – Terminal Portuário da PORTONAVE:

- a) Área de Navegação: Saída noturna do Porto de Itajaí e do PORTONAVE;
- b) Navio Mercante com LOA até 337,0 metros e boca até 48,5 metros;
- c) Estudo Náutico de Manobrabilidade da UNDER KEEL CLEARANCE STUDY TEPORTI ARCADIS, de 11 de novembro de 2013;
- d) Limitantes e Restrições:
  - 1. Manobra para o período NOTURNO;
  - 2. Emprego do Sistema de Auxílio à Manobra (PPU);
  - 3. Intensidade de ventos de 15 nós do quadrante N/NE e 18 nós para demais direções; E
- e) Navegação prevista para 50 (cinquenta) manobras experimentais contendo os parâmetros operacionais descritos no anexo 5-C da NPCP-SC/2022-1ªRevisão.

III – Terminal de Itapoá:

- a) Área de Navegação: Terminal Portuário de Itapoá;
- b) Navio Mercante com LOA até 336,9 metros e boca até 48,9 metros;
- c) Limitantes e Restrições:
  - 1. Manobra Diurna/Noturna;
  - 2. Emprego do Sistema de Auxílio à Manobra (PPU);
  - 3. Intensidade de ventos de qualquer quadrante até força três na escala Beaufort;
- e) Navegação prevista para 13 (treze) manobras experimentais de entrada noturna e 13 (treze) manobras experimentais diurnas, contendo os parâmetros operacionais descritos no anexo 5-C da NPCP-SC/2022-1ªRevisão.

IV – Terminal de Itapoá:

- a) Área de Navegação: Terminal Portuário de Itapoá;
- b) Navio Mercante com LOA até 350,0 metros e boca até 48,0 metros;
- c) Estudo Náutico de Manobrabilidade da SHAW Brasil;
- d) Limitantes e Restrições:
  - 1. Manobra somente para o período DIURNO;
  - 2. Emprego do Sistema de Auxílio à Manobra (PPU);
  - 3. Intensidade máxima do vento de qualquer quadrante até 15 nós; e
- e) Navegação prevista para 2 (duas) manobras experimentais contendo os

parâmetros operacionais descritos no anexo 5-C da NPCP-SC/2022-1ªRevisão.

V – Terminal de Itapoá:

- a) Área de Navegação: Terminal Portuário de Itapoá;
- b) Navio Mercante com LOA até 339,6 metros e boca até 45,6 metros;
- c) Avaliações das manobras especiais realizadas por MV Hyundai Loyalty;
- d) Limitantes e Restrições:
  - 1. Manobra somente para o período DIURNO; e
  - 2. Intensidade máxima do vento de qualquer quadrante até 10 nós; e
- e) Navegação prevista para 10 (dez) manobras experimentais contendo os parâmetros operacionais descritos no anexo 5-C da NPCP-SC/2022-1ªRevisão.

VI – Terminal de Itapoá:

- a) Área de Navegação: Terminal Portuário de Itapoá;
- b) Navio Mercante com LOA até 302,0 metros e boca até 46,0 metros;
- c) Limitantes e Restrições:
  - 1. Manobra experimental a ser realizada no período noturno; e
  - 2. Intensidade máxima do vento de qualquer quadrante até 15 nós; e
- e) Navegação prevista para 5 (cinco) manobras experimentais contendo os parâmetros operacionais descritos no anexo 5-C da NPCP-SC/2022-1ªRevisão.

VII – Porto de São Francisco do Sul:

- a) Área de Navegação: atracação e desatracação dos berços 102, 103 e 301;
- b) Navio Mercante com LOA até 302,0 metros e boca até 43,4 metros;
- c) Limitantes e Restrições:
  - 1. Manobra experimental a ser realizada no período diurno; e
  - 2. Intensidade máxima do vento de qualquer quadrante até 10 nós; e
- e) Navegação prevista para 5 (cinco) manobras experimentais contendo os parâmetros operacionais descritos no anexo 5-C da NPCP-SC/2022-1ªRevisão.

VIII – Porto de Imbituba:

- a) Área de Navegação: Porto de Imbituba;
- b) Navio Mercante com LOA até 349,0 metros e boca até 48,0 metros;
- c) Limitantes e Restrições:
  - 1. As manobras de atracação no período diurno e as manobras de saída poderão ser realizadas, também, no período noturno; e
  - 2. Intensidade de ventos para início das manobras até 20 nós, sendo o patamar de 25 nós, o máximo para a condução das manobras; e
- e) Navegação prevista para 15 (quinze) manobras experimentais contendo os parâmetros operacionais descritos no anexo 5-C da NPCP-SC/2022-1ªRevisão.

Art. 9º As Autoridades Portuárias deverão publicar, em seus sítios da internet, os parâmetros operacionais dos navios mercantes, visando a navegação, atracação e desatracação nas áreas portuárias.

Art. 10º Revogam-se as Portarias nº 79/CPSC, de 23 de novembro de 2017;

Continuação da Port. CPSC/Com5ºDN/ComOpNav/MB nº 37/2022, da CPSC.

Port. nº 3/CPSC, de 12 de janeiro de 2018; Port. nº 38/CPSC, de 15 de maio de 2018; Port. nº 29/CPSC, de 17 de março de 2020; Port. nº 42/CPSC, de 29 de maio de 2020; Port. nº 44/CPSC, de 3 de junho de 2020; nº 48/CPSC, de 16 de junho de 2020; Port. nº 95/CPSC, de 23 de novembro de 2020; Port. nº 67/CPSC, de 20 de agosto de 2021; Port. CPSC nº 3, de 20 de janeiro de 2022; Port. CPSC/Com5ºDN/ComOpNav/MB nº 1, de 14 de setembro de 2021; e Port. CPSC/Com5ºDN/ComOpNav/MB nº 5, de 30 de novembro de 2021, no dia 27 de outubro de 2022; e o Artigo 9º da Portaria nº 88/CPSC, de 16 de dezembro de 2015.

Art. 11º Esta Portaria entra em vigor em 27 de outubro de 2022.

CAIO VINÍCIUS CESAR FEITOSA

Capitão de Mar e Guerra

Capitão dos Portos

ASSINADO DIGITALMENTE

Distribuição: Com5ºDN; DPC; Delltajaí; Dellaguna; DelSFSul; CP-20; e Arquivo.