



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO

220/995

PORTARIA Nº 86 /CPSP, DE 26 DE SETEMBRO DE 2024.

Estabelece procedimentos operacionais para entrada em operação, em caráter preliminar, de navios porta contêiner, com LOA entre 340 e 370 metros (New Panamax), em complemento ou substituição, no que couber, ao previsto nas NPCP.

O CAPITÃO DOS PORTOS DE SÃO PAULO, no uso das atribuições que lhes foram conferidas pela alínea b do inciso I do art. 4º da Lei nº 9537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional (LESTA), resolve:

Art. 1º Estabelecer procedimentos operacionais para a entrada em operação de navios de 340 a 370 metros (Classe New Panamax), a serem adotados para incremento da segurança da navegação, com boca e calado máximos de até 52 metros e 14,5 metros, respectivamente.

Art. 2º A entrada em operação desses navios deverá atender às seguintes condicionantes:

§ 1º As condições de mar e vento dentro da faixa de força 4 na Escala Beaufort (ventos limitados a 15 nós), vagas abaixo de 1,5 metro, período de 10 a 13 segundos, visibilidade maior que uma milha náutica (MN), no estofo da maré (aproximadamente até 1 hora da preamar), corrente de maré, no berço de atracação, de até 0,5 nó, calado aéreo limitado a 67,5 metros, em relação ao zero hidrográfico (DHN), obrigatoriamente, no período diurno e sem a ocorrência de cruzamento de navios, em todo o trecho navegado;

§ 2º A manobra deverá ser assessorada por dois (2) Práticos, sendo que, pelo menos, um deles, tenha sido qualificado em Centro de estudos de reconhecida capacidade técnica mundial, para manobras em navios desse porte;

§ 3º Os Práticos embarcarão a uma (1) milha náutica ao sul da boia nº 1A, portando o PPU (Portable Pilot Unit) e, valendo-se dessa ferramenta, realizarão uma navegação indexada, respeitando-se as distâncias mínimas de passagem para os navios atracados, previstas nos estudos de interação hidrodinâmica realizados no Tanque de Provas Numérico (TPN) da USP. O navio deverá ser assistido por um rebocador azimutal de, pelo menos, 70 toneladas de bollard pull (ton BP), com cabo passado pelo centro na popa, e um segundo rebocador azimutal de, pelo menos, 60 ton BP, ambos conectados a partir da boia nº 5, durante a entrada no canal de acesso ao Porto de Santos e, nas manobras de saída, ambos rebocadores, de mesmas características, com cabo passado, até a passagem pela boia nº 4; os demais rebocadores empregados na manobra de, pelo menos, 60 ton BP e 70 ton BP cada, acompanharão o navio a partir da boia nº 8, até a sua atracação; na desatracação, o acompanhamento se dará desde o atracadouro, até serem dispensados na passagem pela mesma boia;

63054.004233/2024-51

§ 4º Ao longo do canal, as manobras deverão ser realizadas, sempre que possível, com velocidades de, no máximo, 7 nós, a fim de minimizar os efeitos de interação hidrodinâmica com os navios atracados. Nas passagens pelos pontos críticos (Arm. 38, Arm. 39, TEG/TEAG, e o trecho entre o Outeirinhos e o Arm. 12A), adotar, sempre que possível, velocidades de, no máximo, 6 nós, bem como as supracitadas distâncias de segurança;

§ 5º A manobra de giro no BTP deverá ser, obrigatoriamente, realizada na Bacia de Manobra, e efetuada quando o navio apresentar o menor calado, seja na entrada, ou na saída; e

§ 6º Ressalta-se que o método de utilização dos rebocadores é de competência do Comandante do navio, assessorado pelo Prático, tomando como referência o número mínimo de rebocadores estabelecido nesta Portaria. O emprego do rebocador no método indireto estará condicionado à existência de rebocadores apropriados, características físicas próprias, tripulações treinadas e qualificadas, ou seja, rebocadores e suas tripulações adequados à operação.

Art. 3º Estas condicionantes não eximem a adoção de medidas cabíveis pela Autoridade Portuária, no que tange às recomendações apresentadas por este Agente da Autoridade Marítima, conforme exposto em documento oficiado àquela Autoridade, notadamente no que se refere ao Plano de Gerenciamento de Riscos, de sua responsabilidade. Deverão ser adotados procedimentos extraordinários pela Autoridade Portuária, tais como:

§1º A divulgação de aviso geral, antecipado, alertando para o início da manobra (Terminais/ Travessias/ CPSP/ Praticagem), a fim de que todos estejam engajados e prontos para mitigarem quaisquer intercorrências, bem como verificarem a situação do arranjo de amarração e a pré-tração dos respectivos guinchos dos navios atracados, conforme previsto nos Estudos retromencionados.

Art. 4º Por ocasião da entrada e saída dos navios, o serviço de travessia das balsas (da Ponta da Praia) será interrompido, e as balsas (no lado do Guarujá) deverão permanecer em suas "gavetas", sem passageiros ou veículos, sejam eles: pedestres, ciclistas, motociclistas ou motoristas, e respectivos veículos, quando da passagem dos navios, cabendo ao prático que assessora a manobra, estabelecer o contato prévio, nas imediações da Fortaleza da Barra, na entrada, e na altura do Terminal Santos Brasil, na saída;

Art. 5º Os casos omissos deverão ser submetidos ao Capitão dos Portos;

Art. 6º Esta Portaria cancela a Portaria nº 10/CPSP de 5 de janeiro de 2023; e

Art. 7º Esta Portaria entra em vigor a partir da presente data.



MARCUS ANDRÉ DE SOUZA E SILVA

Capitão de Mar e Guerra
Capitão dos Portos