



**MARINHA DO BRASIL**

**CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO**

20/995

**PORTARIA Nº 74/CPSP, DE 23 DE FEVEREIRO DE 2021.**

Estabelece procedimentos operacionais para entrada em operação, em caráter preliminar, de navios porta contêiner, com LOA entre 340 e 366 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), e a Portaria nº 73 de 19 de julho de 2004, do Comandante do 8º Distrito Naval, resolve:

Art. 1º Estabelecer procedimentos operacionais para a entrada em operação de navios de 340 a 366 metros (Classe New Panamax), a serem adotados para incremento da segurança da navegação, com boca e calado máximos de até 52 metros e 14,2 metros, respectivamente.

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

§ 1º Apresentação de levantamentos hidrográficos, de todos os trechos do canal, atualizados a cada três (3) meses e, caso contrário, a operação desses navios ficará suspensa;

§ 2º 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;

§ 3º 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;

§ 4º Os Práticos embarcarão a duas (2) milhas náuticas 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

63054.000887/2021-63

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;

§ 5º 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;

§ 6º 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

§ 7º Ressalta-se que a decisão final quanto ao método de utilização dos rebocadores caberá ao Comandante do navio a ser assistido, ouvido o Prático, assim como o número de rebocadores empregados. 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.

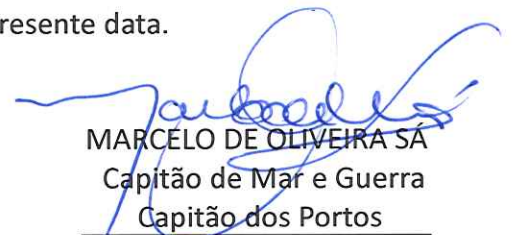
Art. 3º Estas condicionantes não eximem a adoção de medidas cabíveis pela Autoridade Portuária, no que tange às recomendações apresentadas por este Agente da Autoridade Marítima, conforme exposto em documento oficiado àquela Autoridade, notadamente no que se refere ao Plano de Gerenciamento de Riscos, de sua responsabilidade. Por ocasião da Manobra Inaugural, 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; e

§ 2º Para, pelo menos, as primeiras doze (12) manobras (duas entradas e duas saídas para cada Terminal), manter, no mínimo, dois (2) rebocadores reservas, para que, caso a interação hidrodinâmica conduza afastamentos indesejáveis, seja possível garantir a segurança da navegação, reposicionando, se necessário, os navios aos seus respectivos atracadouros.

Art. 4º Por ocasião da entrada e saída dos navios, o serviço de travessia das balsas será interrompido, e as balsas deverão permanecer em suas "gavetas", 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; e

Art. 5º Esta Portaria entra em vigor a partir da presente data.

  
MARCELO DE OLIVEIRA SÁ  
Capitão de Mar e Guerra  
Capitão dos Portos  
ASSINADO DIGITALMENTE

Distribuição: Com8ºDN, DHN, DPC,

Organizações Extra-Marinha: Autoridade Portuária de Santos, SINDAMAR, SOPESP, RUSP, Praticagem de Santos e SP Marine Pilots