

O DIRETOR PRESIDENTE da empresa **SUAPE – Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros**, no uso de suas atribuições e competências.

Considerando a Lei 12.815/2013;

Considerando a Portaria SEP 111/2013;

Considerando o contrato de arrendamento 045/2001 celebrado entre a empresa SUAPE e a empresa TECON SUAPE S/A;

Considerando a Portaria 068/2014, desta Autoridade Portuária;

Considerando a Portaria 002-DGP-2019, desta Autoridade Portuária;

Considerando a Portaria 003-DGP-2018, desta Autoridade Portuária;

Considerando a Portaria 136/2019, desta Autoridade Portuária;

Considerando a Portaria 028/2020, desta Autoridade Portuária;

Considerando todos os demais dispositivos legais vigentes;

Considerando a situação atual da indústria naval, em que navios de dimensões cada vez maiores desafiam as infraestruturas dos portos em suas estratégias de desenvolvimento;

Considerando a regularidade das linhas de navegação, nas quais armadores consideram escalas semanais e quinzenais nos principais portos do mundo;

Considerando a pontualidade de escalas dos navios porta contêiner nos portos que fazem parte das linhas de navegação dos armadores de navios porta contêiner;

Considerando as janelas restritas de operação, ora por condições de manobra dos navios, ora por contratos firmados entre armadores e o terminais de contêineres;

Considerando que o Porto de Suape integra as rotas das maiores linhas de navegação dos principais armadores do mundo desenhadas para a Costa Leste da América do Sul (ECSA – East Coast of South America), que atuam na navegação de longo curso e de todos os armadores que atuam na navegação de cabotagem no Brasil;

Considerando o incremento de linhas de navegação de contêineres no Porto de Suape;

Considerando o emprego de navios cada vez maiores nas linhas de navegação que tocam o Porto de Suape;

Considerando a atual performance do contrato 045/2001, na qual a arrendatária TECON SUAPE S/A não atinge a movimentação mínima contratual, portanto remunerando a empresa SUAPE sempre pela MMC - Movimentação Mínima Contratual;

Considerando que a MMC é um valor fixo e que nada a mais em termos de remuneração por movimentação variável é pago pela arrendatária TECON SUAPE S/A à empresa SUAPE e nesse cenário portanto as receitas pelos itens tarifários das tabelas da Tarifa Pública do Porto de Suape passam a ser receitas adicionais;

Considerando que atualmente o único operador portuário para movimentação de contêineres no Porto de Suape, a TECON SUAPE S/A, possui os seguintes equipamentos de terra, sendo guindastes pórticos conhecidos como Portêineres ou STS Cranes (Ship to Shore Cranes), para operação de carga, descarga e movimentações de bordo de contêineres em navios porta contêiner:

- QC1 e QC2: portêineres da classe Panamax, para operação de navios com largura bordo a bordo (boca) inferior a 40 metros e calado aéreo inferior a 36 metros acima do trilho do lado de mar na maré zero.
- QC3 e QC4: portêineres da classe Post Panamax, para operação de navios com largura de bordo a bordo inferior a 48,20 metros.
- QC5 e QC6: portêineres da classe Super Post Panamax, para operação de navios com largura de bordo a bordo inferior a 56,70 metros.

R E S O L V E:

Estabelecer as premissas e condições com consequente regramento para autorização de atracação de navios porta contêiner no Cais 1, quando esses forem operados pela TECON SUAPE S/A. Para tanto, consideram-se as seguintes premissas, que podem ser limitantes isoladamente ou em combinação:

1. No que tange navios com dimensões superiores aos limites de infraestrutura dos Cais 2 e/ou 3:

1.1 Navio com calado superior ao Calado Máximo Recomendado (CMR) do Cais 3, que atualmente está em 11,3 metros, na maré zero, conforme Portaria 002-DGP-2019;

1.2 Navio com calado superior ao Calado Máximo Recomendado (CMR) do Cais 2, que atualmente está em 14,1 metros, na maré zero, conforme Portaria 002-DGP-2019;

2. No que concerne navios com dimensões superiores às dimensões e/ou capacidades dos equipamentos de terra, sendo guindastes pórticos conhecidos como Portêineres ou STS (Ship to Shore) Cranes:

2.1 Navio com calado aéreo igual ou maior que 36 metros acima do trilho do lado de mar na maré zero, dos guindastes pórticos (STS – Ship to Shore Cranes ou Portêineres) QC3 e QC4, da série Panamax;

2.2 Navio com largura (boca) de bordo a bordo igual ou superior a 40 metros, superior ao limite de operação dos portêineres QC3 e QC4, da série Panamax;

3. No que tange as condições de estadia de navios e performance da operação do TECON SUAPE S/A:

3.1 Espera para atracação, superior a 3 horas, quando os Cais 2 e cais 3 ocupados;

3.2 Espera para atracação, superior a 3 horas, quando os Cais 2 ocupado e Cais 3 livre, porém navio que chega com condições construtivas maiores que os limites de infraestrutura e equipamentos do Cais 3;

3.3 Quantidade de movimentações: navios com maiores quantidades de contêineres previstos para serem movimentados devem ser programados para os Cais 1 e os navios com as menores movimentações previstas devem ser programados para os Cais 2 e 3, o que disponível estiver, enquanto a movimentação mínima contratual - MMC estiver em vigor. Os Cais 2 e 3 são parte da área arrendada à TECON SUAPE S/A, através do contrato de arrendamento 045/2001, e o faturamento das operações nesses berços se dá pelo critério de remuneração por movimentação variável, com cláusula de movimentação mínima garantida e essa determina o pagamento da MMC, enquanto as movimentações de contêineres, sejam eles cheios, vazios e de transbordo, assim como demais cargas movimentadas no Cais 1, são faturadas com base na tarifa pública do Porto de Suape;

3.4 Ainda à luz do contrato 045/2001, caso a arrendatária TECON SUAPE movimente mais contêineres do que a movimentação mínima contratual - MMC, a receita adicional para Suape será advinda dos valores celebrados no contrato e portanto o critério exposto no item 3.3 desta portaria deixa de ser aplicado para ser aplicado o critério de navio com previsão de maior movimentação de contêineres deve ser programado para o Cais 1 e o navio com menor movimentação de contêineres prevista deve ser programado para o Cais 2 ou 3, o que disponível estiver;

4. A partir de tais condições e premissas, determina-se as seguintes regras para autorização de atracação e operação de navios porta contêiner no Cais 1, sempre que operados pela empresa TECON SUAPE S/A:

4.1 Navio que chega no porto, quando Cais 2 e 3 ocupados, com espera para atracação em qualquer dos berços superior a 3 horas;

4.2 Navio que chega no porto, com calado aéreo sendo superior a 36 metros acima do trilho (lado de mar) na maré zero, e Cais 2 ocupado com espera para atracação superior a 3 horas;

4.3 Navio que chega no porto com largura bordo a bordo (boca) igual ou maior que 40 metros, com espera para atracação no Cais 2 superior a 3 horas, quando seu calado compatível com CMR Do Cais 2. Esses navios só podem ser atendidos pelos Portêineres QC 3, QC 4, QC 5 e QC6;

4.4 Navio com largura bordo a bordo igual ou superior a 48,20 metros, que só pode ser atendido pelos Portêineres QC5 e QC6 e Cais 2 ocupado, com espera para atracação superior a 3 horas no Cais 2;

4.5 Navio com calado superior a 11,30 metros (CMR do Cais 3) e Cais 2 ocupado, com espera para atracação superior a 3 horas no Cais 2;

4.6 Navio com calado superior a 14,10 metros (CMR do Cais 2), até 14,40 metros (CMR do Cais 1). Para esse item, não se aplica o critério de espera para atracação superior a 3 horas, pois o Cais 1 será o único compatível com o calado do navio;

4.7 Dois navios chegando no porto, com intervalo de tempo menor que 3 horas entre eles e um dos berços, entre os Cais 2 e 3 ocupados: o navio com maior movimentação deverá ser autorizado para o Cais 1 e o de menor movimentação será programado para atracar para operar no Cais 2, enquanto a movimentação mínima contratual - MMC estiver em vigor;

4.8 Dois navios chegando no porto, com intervalo de tempo menor que 3 horas entre eles e um dos berços, entre os Cais 2 e 3 ocupados: o navio com maior movimentação deverá ser programado para o Cais 2 e o de menor movimentação será autorizado a atracar para operar no Cais 1, quando a arrendatária tiver ultrapassado a movimentação mínima contratual - MMC e essa pare de vigorar;

4.9 Dois navios chegando no porto, com intervalo de tempo menor que 3 horas, incompatíveis com equipamentos e CMR no Cais 3, porém ambos compatíveis com os Cais 1 e 2: o navio com maior movimentação deverá ser autorizado para o Cais 1 e o de menor movimentação será programado para atracar para operar no Cais 2, enquanto a movimentação mínima contratual - MMC estiver em vigor;

4.10 Dois navios chegando no porto, com intervalo de tempo menor que 3 horas, incompatíveis com equipamentos e CMR no Cais 3, porém ambos compatíveis com o Cais 1 e 2: o navio com maior movimentação deverá ser programado para o Cais 2 e o de menor movimentação será autorizado a atracar para operar no Cais 1, quando a arrendatária tiver ultrapassado a movimentação mínima contratual - MMC e essa pare de vigorar;

4.11 Em benefício da programação do porto interno e em situações específicas, considerando o uso sinérgico do Cais 1 para movimentação de contêineres e outras cargas, os critérios de maior e menor movimentações para definição dos berços podem excepcionalmente serem suspensos sob ato discricionário desta Autoridade Portuária.

5. No que tange navios que movimentarão contêineres, porém precisam atracar para inspeção das autoridades, quando estas estiverem impossibilitadas de realizarem inspeção em fundeio e somente realizarem tais inspeções em horário administrativo:

5.1 Navio que chega no porto, incompatível com Cais 3, mas compatível com o Cais 2, quando esse berço estiver programável para navio com mesmas características de compatibilidade com Cais 2 e Cais 3, será autorizado a atracar no Cais 1, mesmo que o Cais 2 esteja desocupado no momento da chegada do navio a ser inspecionado. Nessa situação será aplicado o critério celebrado no item 4.7 desta portaria e o navio com maior quantidade de contêineres a serem movimentados será direcionado para atracar no Cais 1 e o navio com maior quantidade de contêineres a serem movimentados será direcionado para atracar no Cais 2, enquanto a MMC estiver em vigor;

5.2 Navio que chega no porto, incompatível com Cais 3, mas compatível com o Cais 2, quando esse berço estiver programável para navio com mesmas características de compatibilidade com Cais 2 e Cais 3, será autorizado a atracar no Cais 1, mesmo que o Cais 2 esteja desocupado no momento da chegada do navio a ser inspecionado. Nessa situação será aplicado o critério celebrado no item 4.8 desta portaria e o navio com menor quantidade de contêineres a serem movimentados será direcionado para atracar no Cais 1 e o navio com maior quantidade de contêineres a serem movimentados será direcionado para atracar no Cais 2, quando a arrendatária tiver ultrapassado a movimentação mínima contratual - MMC e essa pare de vigorar;

5.3 Navio que dependa de luz natural para atracação com inspeção a ser realizada no período da tarde ou no dia seguinte, poderá ser autorizado a atracar no Cais 1, com plena observância de critérios de espera e de quantidade de contêineres a serem movimentados.

6. As solicitações de utilização do Cais 1 só receberão autorização caso atendam os parâmetros e requisitos ora estabelecidos, de forma isolada ou combinada, sempre sob análise dos critérios pela Autoridade Portuária, representada pela Diretoria de Gestão Portuária, Coordenadoria de Operações Portuárias e Coordenadoria Executiva Operacional.

7. Essa portaria não tem a finalidade de definir os parâmetros operacionais de navios, para fins de navegação, fundeio, evolução e manobras de acostagem, sendo atracação ou desatracação no Porto de Suape, sendo que para tal fim existem portarias específicas.

8. Essa portaria altera as regras para autorização de atracação e operação de navios no Cais 1 aplicadas desde 2013 e formalizadas pela portaria 001-DGP-2019.

9. Essa portaria revoga a portaria 001-DGP-2019 e quaisquer disposições em contrário.

10. Fica determinado que esta portaria deverá ser publicada no Diário Oficial do Estado de Pernambuco e no Diário Oficial da União.

Ipojuca (PE), 17 dezembro de 2020.

PAULO LUÍS MOURA COIMBRA
Diretor Presidente em exercício



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Luis Moura Coimbra**, em 17/12/2020, às 15:06, conforme horário oficial de Recife, com fundamento no art. 10º, do [Decreto nº 45.157, de 23 de outubro de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.pe.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **10447230** e o código CRC **3371994F**.

COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO GOVERNADOR ERALDO GUEIROS

Km 10, Rodovia PE-60, - Bairro Engenho Massangana, Ipojuca/PE - CEP 55.590-000, Telefone: (81) 3527-5000