

PORTARIA SUAPE DP Nº 051/2018

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

CONSIDERANDO a alínea “d” do inciso I do Art. 18 da Lei nº 12.815/2013;

CONSIDERANDO a PORTARIA nº 045/2018 emitida por essa Autoridade Portuária;

CONSIDERANDO a PORTARIA nº 003-DGP-2018 emitida por essa Autoridade Portuária;

CONSIDERANDO as recomendações da Autoridade Marítima, as quais encontram-se substanciadas na PORTARIA nº 02/CPPE, de 13 de janeiro de 2017;

RESOLVE:

Art. 1º. Estabelecer os parâmetros operacionais e requisitos para manobras de navio-tipo porta contêiner com o conjunto das seguintes características, classificando-as como não convencionais:

- Comprimento total (LOA): até 305,0 metros;
- Largura máxima (Boca máxima): maior do que 46,0 metros;
- Produto LOA x Boca maior do que 13.500m².

Parágrafo Primeiro - Para manobras de entrada, ficam estabelecidos os seguintes parâmetros e requisitos:

a) Parâmetros Operacionais:

- Para atracação no Cais 1, Calado Máximo Recomendado não superior a 14,4 metros acrescidos da previsão de altura da maré no instante considerado da TM – DHN (Tábua de Marés da Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN, da Marinha do Brasil – MB) e intensidade do vento médio não superior a 15 nós;



Complexo Industrial Portuário
Governador Eraldo Gueiros

- Para atracação no Cais 2, Calado Máximo Recomendado não superior a 14,1 metros acrescidos da previsão de altura da maré no instante considerado da TM – DHN (Tábua de Marés da Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN, da Marinha do Brasil – MB) e intensidade do vento médio não superior a 15 nós;
- Para atracação no Cais 3, Calado Máximo Recomendado não superior a 11,3 metros acrescidos da previsão de altura da maré no instante considerado da TM – DHN (Tábua de Marés da Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN, da Marinha do Brasil – MB) e intensidade do vento médio não superior a 15 nós;

b) Requisitos:

- Manobra de passagem pelo acesso ao porto interno, exclusivamente sob luz natural;
- Emprego de 2 (dois) práticos;
- Emprego de equipamento de posicionamento preciso de apoio à decisão, denominado Unidade Portátil de Auxílio à Decisão para Práticos (UPAD);
- Disponibilidade mínima de 2 rebocadores azimutais com tração estática combinada igual ou superior a 125 tonF.

Parágrafo Segundo - Para manobras de saída, estabelece-se os seguintes parâmetros e requisitos:

a) Parâmetros Operacionais:

- Para desatracação no Cais 1, Calado Máximo Recomendado não superior a 14,4 metros acrescidos da previsão de altura da maré no instante considerado da TM – DHN (Tábua de Marés da Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN, da Marinha do Brasil – MB) e intensidade do vento médio não superior a 15 nós;
- Para desatracação no Cais 2, Calado Máximo Recomendado não superior a 14,1 metros acrescidos da previsão de altura da maré no instante considerado da TM – DHN (Tábua de Marés da Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN, da Marinha do Brasil – MB) e intensidade do vento médio não superior a 15 nós;
- Para desatracação no Cais 3, Calado Máximo Recomendado não superior a 11,3 metros acrescidos da previsão de altura da maré no instante considerado da TM – DHN (Tábua de Marés da Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN, da Marinha do Brasil – MB) e intensidade do vento médio não superior a 15 nós;

b) Requisitos:

- Manobra de passagem pelo acesso ao porto interno em qualquer horário do dia;

- Emprego de 2 (dois) práticos;
- Emprego de equipamento de posicionamento preciso de apoio à decisão, denominado Unidade Portátil de Auxílio à Decisão para Práticos (UPAD);

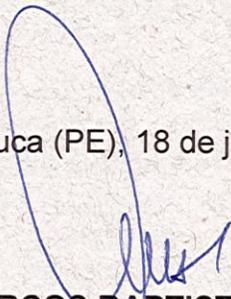
Art. 2º. Os parâmetros operacionais poderão ser revisados após realização de dragagem de aprofundamento devidamente homologada pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) acompanhada de pareceres favoráveis da Autoridade Portuária e da Autoridade Marítima à alteração dos parâmetros ora estabelecidos mediante as conclusões obtidas em estudos de engenharia em simulador de manobras em tempo real, com a participação de práticos habilitados na Zona de Praticagem 09 – Recife e Suape.

Art. 3º. Os requisitos poderão ser revisados após os pareceres favoráveis da Autoridade Portuária e da Autoridade Marítima à alteração dos requisitos ora estabelecidos mediante as conclusões obtidas em estudos de engenharia em simulador de manobras em tempo real, com a participação de práticos habilitados na Zona de Praticagem 09 – Recife e Suape.

Art. 4º. As descrições dos requisitos para os centros de simulação nos quais devem ser conduzidos os estudos de engenharia para revisão dos parâmetros operacionais, bem como os requisitos para escolha do simulador de manobras em tempo real para revisão dos parâmetros operacionais, estão contidas no “Anexo I”, parte integrante à essa portaria

Art. 5º. Esta portaria entra em vigor na data de sua assinatura e revoga qualquer disposição em contrário.

Ipojuca (PE), 18 de junho de 2018.



MARCOS BAPTISTA ANDRADE

Diretor Presidente



PAULO LUIS MOURA COIMBRA

Diretor de Gestão Portuária



Complexo Industrial Portuário
Governador Eraldo Gueiros

ANEXO I

Os referidos estudos de engenharia mencionados nesta Portaria devem ser conduzidos em centro de simulação que apresente:

- Descrição adequada da Modelagem da Geometria do canal de acesso, bacia de evolução e canal de aproximação, informando qual a técnica utilizada na estruturação da malha e topologia da mesma.
- Caderno de Manobras contendo informações acuradas sobre o modelo matemático implementado no simulador, escrito em linguagem que permita a compreensão por usuário que não possua conhecimento avançado em hidrodinâmica, manobrabilidade e modelagem matemática. Deve-se também incluir neste Caderno a descrição dos procedimentos e estudos realizados para a validação do modelo matemático de simulação.
- Documentação sobre o navio-tipo contendo informações completas sobre cada navio-tipo usado no estudo de simulação.
- Descrição dos efeitos ambientais considerados na região de interesse.

Os simuladores empregados no estudo de engenharia devem ser do tipo simulador de manobras em tempo real (*full mission*) capazes de:

- Representar adequadamente o comportamento dinâmico do navio-tipo considerando as respostas posicionais nas manobras padrão em águas rasas e o desempenho do sistema de propulsão na condição máxima de carregamento do navio-tipo e nos seus calados máximos de atracação em cada berço vislumbrado.
- Representar adequadamente a interação entre o navio-tipo e outros navios no cenário vislumbrado, as forças e momentos de atração-repulsão resultantes desta interação, em função da distância de passagem, folga abaixo da quilha e velocidade, de modo descritivo e em gráficos. Adicionalmente, a partir da distância de passagem para atender a forças de interação, as simulações devem ser capazes de permitir o conhecimento do valor de ângulo de compensação de leme empregado para manter aproamento retilíneo sob efeito das forças de interação em velocidade até 10 nós. Também deve ser possível conhecer quais os pontos críticos (forças e momentos de interação com intensidade máxima) durante a passagem por outros navios apresentando estes resultados em forma descritiva e gráfica.
- Representar adequadamente a interação entre o navio-tipo e a margem de um canal modelado, as forças e momentos de atração-repulsão resultantes desta interação, na faixa de velocidades até 10 nós, de modo descritivo e em gráficos. Além disso, deve ser possível conhecer o ângulo de compensação de leme com relação a forças de efeitos de margens. Os simuladores devem permitir a identificação da distância limite que permita a manutenção de aproamento retilíneo sob efeito das forças de interação com a margem mais próxima do canal.



Complexo Industrial Portuário
Governador Eraldo Gueiros

- A partir dos valores limites de largura e profundidade de um canal modelado, o simulador deve permitir identificar os limites aceitáveis para que o navio-tipo consiga manter aproamento constante empregando o leme para compensar os efeitos de margem com valor máximo de 15 graus.
- Simular a tração estática estabelecida no plano de capacidade de cada rebocador-tipo empregado nas simulações, com suas respectivas perdas em função da velocidade do navio, da corrente ou quando sob o efeito de ondas.

Handwritten signature and initials in blue ink.

