PORTARIA Nº 001-DGP-2019

O DIRETOR DE GESTÃO PORTUÁRIA DE SUAPE, no uso de suas atribuições, conforme regulamento interno de gestão do Porto de Suape, e demais dispositivos legais vigentes, resolve:

Considerando a Lei 12.815/2013;

Considerando a Portaria SEP 111/2013;

Considerando a Portaria 068/2014, desta Autoridade Portuária;

Considerando a Portaria 045/2018, desta Autoridade Portuária;

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

Considerando a Portaria DP 051/2018, desta Autoridade Portuária;

Considerando a Portaria 129/2016, 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 terminal de contêneires;

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 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.

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 045/2018;

   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 conforme Portaria 045/2018;

2. No que tange 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 tempos de estadia de navios e performance da operação do TECON SUAPE S/A:

   3.1 Espera para atracação, superior a 5 horas, quando os Cais 2 e cais 3 ocupados;

3.2 Espera para atracação, superior a 5 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 a serem movimentados devem ser programados para os Cais 2 e 3, o que disponível estiver, pois esses berços são parte da área arrendada à TECON SUAPE S/A, através do contrato de arrendamento 45/2001, e o faturamento das operações nesses berços se dá pelo critério de remuneração por movimentação variável regrada no âmbito desse contrato, 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;

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 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 5 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 5 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 5 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 5 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 5 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 5 horas, pois o Cais 1 é o único compatível com o calado do navio;

4.7 Dois navios chegando no porto, com intervalo de tempo menor que 5 horas entre eles e um dos berços, entre os Cais 2 e 3 ocupados: o navio com maior movimentação deverá ser encaminhado para o Cais 2 e o de menor movimentação será autorizado a atracar para operar no Cais 1;

4.8 Dois navios chegando no porto, com intervalo de tempo menor que 5 horas, incompatíveis com equipamentos e CMR no Cais 3, porém ambos compatíveis com o Cais 2: o navio com maior movimentação deverá ser encaminhado para o Cais 2 e o de menor movimentação será autorizado a atracar para operar no Cais 1;

5. No que tange navios que movimentarão contêineres, porém precisão atracar para inspeção das autoridades, quando essas 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 dessa 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;

   5.2 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, unicamente ou em combinação, 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 formaliza as regras para autorização de atracação e operação de navios no Cais 1 praticadas desde ao ano de 2013 e entra em vigor a partir da presente data e revoga quaisquer disposições em contrário.

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

Ipojuca (PE), 08 de fevereiro de 2019.

PAULO LUÍS MOURA COIMBRA
Diretor de Gestão Portuária