REGISTRO CIVIL TIT. DOC. P. JURÍDICAS 5. FRCO. DO SUL

Praticagem São Francisco S/S Ltda.

Subsídios Permanentes da PSF para elaboração e atualização de Normas Portuárias na ZP-18

EDIÇÃO Nº 02, de 22 de novembro de 2016.

1. Introdução.

Este documento tem por objetivo auxiliar as Autoridades Portuária e Marítima na atualização das diversas normas vigentes para a ZP-18, bem como apresentar subsídios para a elaboração de novas diretrizes de modo a otimizarmos as operações portuárias sem perder o foco na Segurança da Navegação.

Secundariamente, este documento servirá de referência às demais entidades da cadeia Logística local que de alguma forma se beneficiam do trabalho do Serviço de Praticagem ou que estejam sob coordenação funcional do Prático quando da realização das manobras portuárias.

As sugestões e subsídios aqui manifestos pela "Praticagem São Francisco" representam a assessoria dos seus Práticos associados e de seu Conselho Técnico.

Na apresentação dos subsídios ou quando solicitada a opinar sobre alguma questão técnica, a Praticagem São Francisco adotará a seguinte prioridade na abordagem:

I - Segurança da Navegação, das Instalações Portuárias e dos Terminais, Salvaguarda da vida humana no mar e controle da poluição hídrica em igual importância;

II - Operacionalidade dos Portos e Terminais; e

III - Interesses Comerciais e Econômicos da Comunidade local e do próprio Serviço de Praticagem.

As prioridades repousam na atribuição legal do Serviço de Praticagem e não são excludentes no nosso ponto de vista, cabendo às Autoridades constituídas avaliarem nossa assessoria e assumirem os Riscos Náuticos gerenciando-os com os critérios que julgarem cabíveis. Em suma, com exceção das situações onde julguemos o Risco **INACEITÁVEL** (e isto estará claro neste documento ou em comunicação formal do Prático de Serviço), caso nossas recomendações não sejam acatadas ou as sejam parcialmente, fica subentendida nossa resignação com as decisões exaradas pelas Autoridades Marítima e Portuária, que são as "donas do RISCO."

2. Definições do ponto de vista da Praticagem São Francisco.

Manobras ESPECIAIS - São aquelas onde o risco náutico é considerado pelo Conselho Técnico da PSF como **MÉDIO e ACEITÁVEL**, porém superior ao usualmente praticado e/ou onde o Prático, para continuar a realizá-las dentro do planejado, necessita utilizar ou expor

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

os meios e estrutura do Serviço de Praticagem além do acordado e previsto ou não dispõe plenamente dos recursos de manobra e navegação seja dos navios ou dos rebocadores portuários. Incluem-se neste grupo:

- avaliação de novos parâmetros operacionais, navios ou berços;
- navios com restrições "SOLAS" para navegação ou com restrições previamente conhecidas ou não na propulsão ou sistema de governo que não impossibilitem a manobra[1];
- reboque de balsas e plataformas ou outros meios flutuantes sem propulsão ou com avaria na propulsão ou sistema de governo;
- entrada e saída de dique seco;
- atracação e desatracação a contrabordo;
- manobras de salvatagem ou desencalhe;
- manobras de navios com dimensões superiores às recomendações técnicas internacionais para o acesso náutico[2];
- manobras de navios com formatos fora do padrão ou que ofereçam dificuldades na visualização de suas extremidades durante a manobra. São exemplos deste caso, navios com grande área vélica, como os Ro-Ro e os navios com "open-hatch gantry cranes";
- manobras realizadas com sinalização náutica deficiente;
- manobras com a utilização de rebocadores na navegação do canal externo.

Manobras de EMERGÊNCIA - São aquelas onde a sua continuação representa risco náutico **ALTO**. Dependendo da aceitabilidade e em busca do "mal menor", a navegação poderá ser prosseguida conforme planejado ou abortada/alterada (retorno à barra, retorno ao cais, fundeios, etc.). Incluem-se neste grupo:

- Falhas na propulsão ou sistemas de governo do navio sejam permanentes ou temporárias;
- Falhas na propulsão ou nos aparelhos dos rebocadores portuários, sejam permanentes ou temporárias;
- alteração repentina nas condições ambientais e meteorológicas que tornem a manobra crítica, incluindo-se neste caso a baixa visibilidade;

Alerta Situacional (ou consciência situacional) – Percepção precisa dos fatores e condições que afetam a manobra. O Alerta Situacional "Alto" pressupõe estreita coordenação entre as estações envolvidas na manobra e muitas vezes requer maior tempo ou recursos logísticos para a sua consecução (medidas de controle), em função da percepção de maior grau de risco.

[1] Incluem-se nestes casos navios com dois eixos/motores principais com um dos propulsores inoperante.

[2] Ainda que avaliadas como manobras exequíveis após estudos computacionais detalhados e simulações.

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

Condições Ambientais ESPERADAS - Condições ambientais e meteorológicas presumidas através da confrontação do sensoriamento existente, ferramentas de previsão de tempo local e maré e a expertise dos Práticos de Serviço.

Condições Ambientais ENCONTRADAS - Condições ambientais e meteorológicas realmente constatadas pouco antes ou durante a realização da manobra. Quanto melhor o sensoriamento[3] e as ferramentas da previsão e análise[4], mais próximas das condições esperadas estarão as encontradas.

Período NOTURNO - período compreendido entre o crepúsculo vespertino náutico e o crepúsculo matutino náutico, de modo que a linha do horizonte não esteja claramente definida. Como regra, podemos considerar para efeito de agendamento de manobras, o período compreendido entre cerca de 30 minutos após o horário do pôr do sol constante no Almanaque Náutico e 30 minutos antes do horário do nascer do sol.

RELAXAÇÕES - Desvios planejados dos requisitos mínimos de Segurança sugeridos, em função de condições ambientais, meteorológicas e operacionais ENCONTRADAS extremamente favoráveis que permitam que a manobra seja realizada sem incremento no grau de RISCO associado.

3. Hierarquia Funcional.

No topo da Hierarquia Funcional do complexo Portuário encontram-se as Autoridades Marítima e Portuária que através de suas normas coordenarão e disciplinarão a navegação e as operações na Baia Babitonga, seu acesso e seus Portos e Terminais.

O Prático é um Profissional que assessora diretamente os Comandantes de navios que escalam na ZP-18 quanto às normas Portuárias vigentes e aspectos técnicos da singradura e manobras de atracação, desatracação, fundeios, fainas de suspender no interior da Baia Babitonga e demais.

Embora o Prático assessore diretamente o Comandante do Navio, seu principal cliente deve ser entendido como a SOCIEDADE, uma vez os interesses desta, especialmente os concernentes à preservação do meio ambiente marinho e integridade das instalações estarão acima de todos os demais.

O Serviço de Praticagem, quando solicitado, também assessorará, através de seu Conselho Técnico, a Autoridade Marítima na tomada de decisões que envolvam a Segurança da Navegação e operacionalidade, emprestando seu expertise e conhecimento acumulado ao longo de anos aos representantes desta Autoridade. Por força das Leis e Normas vigentes o Prático se obriga a participar às Autoridades os fatos ou potenciais de perigo encontrados no decorrer do seu serviço, bem como as situações onde o risco envolvido seja **INACEITÁVEL** do seu ponto de vista.

[3] Quantidade e qualidade de correntômetros, marégrafos e estações meteorológicas ao longo da derrota.
[4] Harmônicos de maré confiáveis e sistemas de predição de janelas operacionais.

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

Sendo o Prático/Serviço de Praticagem assessores funcionais do Comandante do navio e da Autoridade Marítima somente, quaisquer solicitações, consultas e questionamentos que envolvam as decisões técnicas do Prático no decorrer do seu serviço devem ser feitas através dessas Autoridades, nunca diretamente à Praticagem São Francisco, por uma questão litúrgica de respeito à Hierarquia Funcional e competências.

4. Comunicações.

Na ZP-18, o canal de chamada da Praticagem é o **VHF 11**. Serão utilizados secundariamente os canais 10, 12, 13 e 14 para as comunicações entre o Prático, rebocadores, lancha de amarração e amarradores.

O uso do canal VHF 11 para chamadas entre navios ou entre Agentes Portuários e empresas de apoio marítimo e navios é contumaz e atrapalha sobremaneira a coordenação das manobras em momentos eventualmente críticos. Relembramos que o canal de chamada é o VHF 16 e que seu uso se restringe à chamada inicial e situações de emergência. Da mesma forma, solicitamos à comunidade que evite o tráfego nos canais 10, 12, 13 e 14, que são usualmente utilizados nas manobras portuárias pelos práticos.

A manutenção da disciplina nos canais VHF 16 e 11 não é atribuição da nossa Atalaia, mas é um serviço adicional que realizamos para que a Segurança das operações não seja afetada.

Durante a realização das manobras portuárias, recomendamos que todos os envolvidos (Rebocadores, lanchas de amarração e amarradores) possuam pelo menos 3 rádios VHF guarnecidos respectivamente nos canais VHF 16 (um rádio) e no canal estabelecido para a manobra (dois rádios).

Há precedentes conhecidos de perda de comunicação do Prático com rebocadores durante as manobras portuárias que representaram grande potencial de perigo. Caso o Prático não consiga comunicação com algum dos rebocadores envolvidos na manobra e que esteja atuando de modo a colocar a segurança da faina em risco, **SOARÁ 5 (CINCO) APITOS CURTOS**, quando então todos os envolvidos deverão verificar seus rádios e guarnecer o canal VHF 16 (canal de segurança) e no caso dos rebocadores **PARAR IMEDIATAMENTE DE ATUAR** até que a comunicação com o Prático seja restabelecida ou confirmada.

5. Estação Rádio da Praticagem São Francisco (Atalaia) e coordenação do tráfego marítimo na Baia Babitonga, seus acessos e fundeadouros internos e externos.

A Praticagem São Francisco mantém um serviço de escuta rádio 24 horas nos canais VHF 11 e 16 que serve aos interesses do serviço de Praticagem. Por possuir equipamentos de comunicações de médio alcance, telefones fixos e celulares, acompanhamento ambiental e meteorológico e acompanhamento AIS (Automatic Identification System), realiza, secundariamente, outras funções que não seriam de competência da Praticagem, quais sejam:

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

REGISTRO CIVIL TIT. DOC. P. JURÍDICAS S. FRCO. DO SUL

- controle do tráfego marítimo que adentra na ZP-18 e que por força das normas dispensa o serviço de Praticagem;
- controle do tráfego Marítimo que se aproxima da ZP-18, quer seja em uso dos fundeadouros externos ou em navegação em suas proximidades;
- coordenação com o serviço de rebocadores para o atendimento das manobras;
- coordenação com os serviços de amarradores para o atendimento das manobras;
- viabilização, junto aos Práticos de Serviço não pertencentes a Praticagem São Francisco da programação portuária adequando as solicitações às janelas de maré aceitáveis do ponto de vista da Segurança da manobra;

A Praticagem São Francisco, por ser a única a possuir a estrutura operacional devidamente homologada é legalmente a **Estação de Praticagem da ZP-18** e a ela devem ser obrigatoriamente requisitados os serviços de Praticagem, pelos Comandantes de embarcações ou por seus prepostos, conforme previsto no item 0313(d) da NORMAM 12.

Atualmente, a seção de Operações do Porto de São Francisco do Sul abarca as solicitações das Agências e prepostos e estabelece prioridades com os critérios da Autoridade Portuária para que nossa Atalaia Coordenadora faça o "ajuste fino" dos horários das manobras com os Práticos de Serviço de modo a serem realizadas em janelas de maré que garantam a Segurança da Navegação.

O serviço de Praticagem somente deve ter início após a REQUISIÇÃO por representante legal do tomador do serviço (mormente agência marítima) e após a PROGRAMAÇÃO da manobra da embarcação pela Autoridade Portuária/ Estação de Praticagem. Assim, são condições cumulativas a REQUISIÇÃO e a PROGRAMAÇÃO.

A fim de evitar a ocorrência de informações conflitantes que possam comprometer a segurança da navegação e prejudicar a eficiência dos portos, a Praticagem São Francisco somente atenderá manobras REQUISITADAS E PROGRAMADAS, não podendo ser caracterizadas como "recusadas" as que não atenderem estes dois requisitos. Excepcionalmente, em casos isolados e específicos, quando não houver possibilidade da realização da reunião de programação, a manobra poderá ser atendida oportunamente com anuência da Autoridade Portuária.

A Requisição deverá ser realizada formal e expressamente por representante legal do tomador do serviço, na forma indicada nos documentos e procedimentos já estabelecidos, disseminados e consolidados pelo uso.

A Requisição deverá ser precisa quanto às informações e dados do navio a ser atendido, especialmente os calados avante e a ré e possíveis restrições operacionais. A incorreção dos dados fornecidos pelo representante legal do tomador de serviço poderá acarretar cancelamento da manobra em função de inadequação normativa ou operacional que podem comprometer a segurança da mesma.

6. Pontos de embarque e desembarque de Prático.

Nas fainas de embarque e desembarque do Prático, serão levados em consideração os riscos envolvidos à Segurança da Navegação dos meios envolvidos, quais sejam, o navio em

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

manobra e a lancha de Praticagem e a Salvaguarda da vida do Prático e tripulantes da lancha. Desta forma, em função das condições ambientais reinantes (vento, estado do mar e visibilidade) e do porte do navio, seu calado e suas condições operacionais, podemos estabelecer duas situações típicas nas fainas de embarque e desembarque do Prático para definir a aceitabilidade do local de sua realização:

> **Situação 1** - Os riscos associados a Segurança da Navegação superam os riscos envolvidos na Salvaguarda das vidas do Prático e tripulantes da lancha de Praticagem; e
>
> **Situação 2** - Os riscos envolvidos na Salvaguarda das vidas do Prático e tripulantes da lancha de Praticagem superam os riscos envolvidos na Segurança da Navegação.

Para a situação 1, normalmente com ventos e swell de S-SE, consideramos as proximidades do atual ponto embarque/desembarque constante na carta náutica 1804 como o mais aceitável para o embarque e desembarque do prático.

Para a situação 2, normalmente com ventos e swell de E-NE, ou configurações de vento e estado do mar favoráveis, consideramos a área compreendida entre as atuais boias nº 2 e nº 4 do canal externo como a mais aceitável para o desembarque do prático.

Para o desembarque de navios em lastro ou com baixos calados com ventos do quadrante S-SE, o desembarque entre as boias nº 2 e nº 4 do canal externo também pode ser a melhor opção, sob a ótica do gerenciamento de risco, dependendo do conjunto de condições ambientais reinantes.

Para o embarque, consideramos a atual área de embarque/desembarque a mais recomendada. O embarque entre as boias nº 2 e nº 4 é um recurso que deve ser bastante ponderado em função da do navio estar aproximando-se das áreas de navegação restrita e não afastando-se delas. Caso o embarque na área recomendada esteja prejudicado, há um forte indício de que as condições de operação já estão degradadas.

É imprescindível que o Prático de Serviço tenha autonomia para gerenciar junto ao Comandante do Navio o local de embarque e desembarque conforme sugerido acima, sob o risco de expor sua própria vida e dos tripulantes da lancha de Praticagem.

A fim de evitar que a vida do Prático ou a integridade da lancha de Praticagem sejam expostos a riscos desnecessários, solicitamos que as Agências Marítimas informem aos Comandantes de seus navios agenciados com antecedência aos embarques as seguintes precauções de Segurança:

a. Escuta permanente aos canais VHF 11 e 16;

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

b. Os navios não devem proceder para o canal externo sem o Prático à bordo, a não ser que recebam do mesmo, via rádio, instruções diferentes;
c. Os navios devem manter uma distância mínima de 4 *cables* da Ilha da Paz e de outros navios fundeados;
d. A velocidade de embarque recomendada é entre 8 e 10 nós;
e. A escada de prático deverá ser instalada de acordo com as recomendações da IMO e mantendo uma distância de 2m da superfície do mar;
f. No caso de dispositivos de embarque combinados (escada de portaló e escada de prático/quebra-peito), os navios devem garantir que a base da escada de portaló esteja a pelo menos 4 metros da superfície do mar. A não observância desta recomendação pode causar lesão grave ou fatal ao prático e danos na lancha de praticagem. Se não for possível manter 4 metros de distância da superfície do mar, recomendamos a fixação somente a escada de prático/quebra-peito.

7. Manobra do navio.

Embora não seja compulsório, é praxe em todas as Zonas de Praticagem no Brasil e no mundo os Práticos efetivamente assumirem os comandos do leme e propulsão dos navios, em função da maior familiaridade com o meio, seus efeitos adversos na navegação e principalmente sua capacidade e condicionamento para lidar com situações de emergência em águas restritas.

Devido às características peculiares de nossa Zona de Praticagem, **consideramos desaconselhável que a manobra de navios não seja realizada efetivamente pelo Prático**, com exceção de navios da Marinha do Brasil.

Na eventualidade de algum Comandante de navio decidir por manobrar por conta própria seu navio, as responsabilidades legais do Prático e Comandante não se alteram, mas o Prático da manobra participará IMEDIATAMENTE o fato às Autoridades Marítima e Portuária, registrando o fato tempestivamente por meio do VHF/ Atalaia de serviço. Mesmo nesses casos, consideramos a coordenação dos Rebocadores nas manobras portuárias, por alguém que não o Prático, como **RISCO INACEITÁVEL**, pelo potencial de danos ao material e da vida humana decorrentes do emprego inadequado dos rebocadores.

Da mesma maneira, consideramos como **RISCO INACEITÁVEL** a movimentação de navios ao longo do cais com o auxílio de rebocadores portuários sem a presença do Prático, que é o profissional habilitado e familiarizado com as limitações e peculiaridades do uso de rebocadores e está disponível durante as 24 horas do dia. Em situações de emergência, como abrandamento ou ruptura da amarração, recomendamos que o Serviço de Praticagem seja contatado tempestivamente através da Atalaia (Canal VHF 11), seja pelo Comandante do navio, representante do Porto ou Agência/preposto, para que as providências sejam tomadas tanto na cena de ação, quanto perante as Autoridades.

8. Limites Operacionais ambientais.

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

Seria pretensioso, mesmo com o uso de ferramentas computacionais, tentar definir com exatidão limites ambientais aceitáveis e abrangentes para todas as situações meteorológicas, navios e manobras previstas. Existem diversas possibilidades e combinações associadas ao vento reinante, estado do mar, visibilidade, porte, calado e área vélica dos navios e suas características operacionais, que apresentarão graus diferentes de risco que serão melhor visualizados pelo Prático que já possui larga experiência no ambiente local.

Podemos sim, com essa experiência acumulada pelos Práticos e dentro das situações estatisticamente mais prováveis, definir uma referência para interromper total ou parcialmente as operações de Praticagem.

A interrupção total ou parcial das operações será sugerida tempestivamente pelo Prático de Serviço à Autoridade Marítima, sempre que considerar os riscos envolvidos na Navegação, embarque/desembarque do Prático ou manobras portuárias **INACEITÁVEIS** em função das condições ambientais reinantes. São essas condições, tipicamente:

- ***Vento com intensidade igual ou superior a 20 nós;***
- ***Relação da intensidade do vento e sua direção em função da trajetória de atracação/desatracação, área vélica do navio e capacidade disponível de rebocadores;***
- ***Visibilidade inferior a 1 milha náutica[5];***
- ***Correntes de maré com intensidades superiores a 2,0 nós; ou***
- ***Altura das ondas no ponto de embarque/desembarque igual ou superior a 2,0m;***

Na assessoria às Autoridades, quanto à interrupção total ou parcial das operações, serão levados em consideração diversos aspectos além dos ambientais, já citados, quais sejam:

- ***Porte do navio (comprimento e boca principalmente), suas características (borda livre, área vélica, estabilidade, potência disponível, tipo de leme e outras) e dispositivo de embarque, que influenciarão sobremaneira na avaliação da segurança do embarque e desembarque do prático;***
- ***Calado do navio, em função da possibilidade de interações com o fundo no caso da formação de ondas no canal externo;***
- ***Grau de dificuldade do embarque e desembarque e avaliação das condições de resgate em caso de homem ao mar.***

Desta forma, o prático de serviço poderá sugerir a interrupção parcial com restrições temporárias de calado de operação, porte de navio ou período diurno somente, neste caso, quando as condições de embarque e desembarque encontrarem-se limítrofes, já que o resgate noturno do homem ao mar é extremamente difícil.

[5] A navegação com visibilidade a partir de 0,5 MN , desde que deliberada e não inadvertida é exequível, sendo necessária a mobilização de meios, equipamentos e pessoal extra da Praticagem para a sua consecução. Neste caso a manobra é por nós considerada **ESPECIAL**.

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

Devido a extensão da área navegada, muitas vezes a situação meteorológica ou ambiental[6] encontrada pelo Prático durante a realização da manobra, seja no canal de acesso, nas proximidades dos berços ou áreas de giro degrada-se, sendo necessário, como "mal menor", o fundeio, retorno à barra ou ao berço ou navegação em baixa visibilidade. Nestes casos, a manobra será considerada de **EMERGÊNCIA** e reportada pelo Prático às Autoridades.

9. "Janelas" Operacionais

Através da experiência acumulada pelos Práticos locais, foram estabelecidas algumas regras operacionais ("janelas" de tempo em função dos horários previstos para a preamar/baixamar) onde o agendamento de manobras é estatisticamente ACEITÁVEL sob o ponto de vista do comportamento do conjunto navio-rebocadores em função das condições ambientais ESPERADAS. Obviamente as condições ENCONTRADAS podem diferir das ESPERADAS, o que demandará um gerenciamento específico nestas situações.

O critério por nós adotado baseia-se nas teorias de Gerenciamento de Risco Náutico: quanto maior o Grau de Risco associado à manobra (grau de consequência x probabilidade), mais próximo das condições ambientais ideais deverão ser realizadas as manobras, visando a redução do tempo e intensidade de exposição aos fatores adversos, tanto nas bacias de giro e manobras de cais, quanto na navegação no canal externo.

10. Parâmetros operacionais para navegação do canal externo de acesso à Baia Babitonga e demais acessos náuticos, Portos e Terminais da ZP-18

Os parâmetros operacionais limites para a navegação no canal externo e demais acessos náuticos, Portos e Terminais da ZP-18, tais como calado máximo, comprimento e boca máximos devem, no nosso entender, seguir as recomendações técnicas a respeito, especialmente a NBR 13246 (ABNT)[7] e PIANC Report nº 121[8]. As RELAXAÇÕES advindas de Estudos Náuticos e simulações computacionais que mostrem exequíveis parâmetros superiores são aceitáveis com medidas de controle e entendidas como manobras ESPECIAIS. Dentre as medidas de controle sugeridas, dependendo do caso, podemos citar:

- Um segundo Prático acompanhando a manobra encarregado do monitoramento dos auxílios eletrônicos à navegação (Pilot Portable Unit, ECDIS, RADAR, etc.) e "double ckecking";
- Limitação da manobra ao período diurno;
- Janelas de maré específicas afim de evitar correntes desfavoráveis;
- Rebocadores Portuários adicionais ou específicos em potência e características;
- Condições ambientais mais favoráveis;
- Batimetrias com maior periodicidade

[6] Incluem-se neste caso a constatação de fenômenos meteorológicos adversos e verificação de correntes de maré quer por sua intensidade ou direção, que tornem incerta a realização da manobra com segurança.

[7] Planejamento portuário - Aspectos náuticos

[8] " Harbour Approach Channels Design Guidelines"

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

Sugerimos que, especialmente no canal externo de acesso, sejam avaliados e estabelecidos parâmetros diferenciados para o período noturno em função das limitações fisiológicas do Ser Humano. Mesmo com a presença de equipamentos eletrônicos de auxílio à navegação, as características da curva de acesso/ saída da Baia Babitonga não permitem monitoramento adequado, tornando muitos destes equipamentos inócuos no momento mais crítico da navegação. Uma das medidas para a mitigação deste inconveniente é a designação de um segundo Prático para auxiliar o executante na operação e consulta dos equipamentos eletrônicos, especialmente durante a curva do canal, onde é fundamental a concentração nos referenciais visuais.

Adicionalmente, no período noturno há um maior tempo necessário para a coordenação e execução de fainas após um possível sinistro, seja encalhe, abalroamento, colisão, derramamento de óleo ou homem ao mar.

11.Fundeios no interior da Baia Babitonga.

O interior da Baia Babitonga possui áreas delimitadas para fundeio que via de regra não comprometerão a navegação dos demais navios em tráfego único. Porém, o fundeio interno não reúne características náuticas adequadas à permanência prolongada (superior a 2 dias) dos navios, especialmente os de porte médio/grande (neste caso com LOA a partir de 200m) e/ou com calados superiores a 10m. A presença de navios deste porte ou com cargas perigosas no fundeadouro interno aumenta o grau de RISCO da navegação no interior da Baia em função da necessidade de gerenciar cruzamentos ou reagir prontamente na eventualidade do navio "garrar" de sua posição.

O fundeio de graneleiros carregados (calados acima de 11m) aguardando maré ou período diurno para a saída, deverá ser feito preferencialmente no Fundeadouro 3, nas proximidades da posição Lat: 26°11.62S/Long: 048°36,49W. Secundariamente o fundeadouro 5 poderá ser utilizado. O uso do fundeadouro 6 para navios nesta situação deve ser avaliado quanto aos riscos, em função da proximidade com o canal externo, nem sempre suficiente para o navio carregado ganhar velocidade para sobrepor os efeitos da corrente de maré na saída.

O fundeio intermediáro de navios graneleiros e de carga geral com calados acima de 11m que se destinem ao Porto de São Francisco do Sul deve ser gerenciado em função da disponibilidade de áreas e da previsão de movimentação, especialmente dos graneleiros. Nestes casos, o fundeadouro 5 seria o prioritário, deixando livres os fundeadouros 3 e 6.

Os fundeios intermediários durante o carregamento do navio ("shiftings") , isto é, fundeios onde o retorno do navio ao Porto de São Francisco do Sul é certo, devem ser planejados com calados até 10m, visando à evitar que a nova atracação seja em maré diferente a do navio que livra o berço já carregado (ver também item 30).

Quando da necessidade de se interromper o carregamento de graneleiros no berço 101, sugerimos que o navio carregue até 11m no máximo e prossiga para o fundeio externo.

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

Quanto mais navios fundeados maior o RISCO ASSOCIADO e embora não apresentemos por ora nenhuma sugestão quanto a limitação do uso do fundeadouro interno, assessoraremos oportunamente, nos casos específicos, as Autoridades Marítima e Portuária quanto a necessidade de remanejamento de navios entre fundeadouros ou para o fundeadouro externo ou até mesmo quanto à NÃO autorização para o fundeio interno. Neste último caso, a fim de evitar que o interesse particular de algum navio (reparos, logística, etc.) se sobreponha ao interesse maior da preservação da segurança do tráfego marítimo na Baía Babitonga.

12.Fainas de suspender no interior da Baia Babitonga.

As fainas de suspender deverão ser programadas, preferencialmente nos períodos de maré em que os navios estejam aproados à sua direção de navegação, ou seja, evitando o giro sob máquinas no interior da Baia Babitonga. Nos casos onde seja necessário o giro, o Prático deverá avaliar a necessidade de um ou mais rebocadores para auxiliar o giro, em função do porte e calado do navio, sua localização, obstáculos próximos e condições ambientais reinantes.

Caso o navio que suspende para atracação em SFS possua calado igual a superior a 11m, deve-se ter especial atenção ao calado do navio que livra o berço em função das dificuldades no gerenciamento do cruzamento dos navios no canal interno de acesso. Deve-se evitar a todo custo a programação de manobras simultâneas ("um pelo outro") de 2 navios com mais de 11m de calado no porto de SFS. Nestes casos, o navio que atraca deverá ser programado para a próxima maré e horário compatível com seu calado.

13.Manobras de atracação e desatracação no Porto de São Francisco do Sul e Terminais/ berços de atracação no seu entorno.

Em função da presença de várias lajes, pedras e obstáculos nas proximidades do Porto de São Francisco e devido à posição da dársena, que obriga uma aproximação com correntes de maré perpendiculares, as manobras de atracação e desatracação serão agendadas somente nos **períodos de maré de ENCHENTE** ESPERADOS[9], que são sabidamente menos intensos que as marés de VAZANTE. Entende-se como o início das manobras de atracação/desatracação o momento em que os rebocadores passam seus cabos e como término o momento em que os liberam.

As correntes de maré de VAZANTE tornam a realização de manobras no Porto de São Francisco do Sul praticamente inviável do ponto de vista da tração estática necessária dos rebocadores, em função da maior intensidade da corrente quando comparada às marés de ENCHENTE.

Da mesma maneira, correntes de ENCHENTE com intensidades superiores a 2 nós requereriam tração estática total de rebocadores inviável, na medida em que o porte ou calado dos navios aumente.

[9] Previstos em tábua de maré. Nem sempre as condições encontradas corresponderão às esperadas.

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

REGISTRO CIVIL TIT. DOC. P. JURÍDICAS S. FRCO. DO SUL

Os Práticos de Serviço buscarão períodos que permitam a navegação no canal e a atracação/desatracação de modo a reduzir o grau de risco envolvido, tornando-o ACEITÁVEL.

Dada a variedade de portes de navios, calados e características de propulsão e governo, é muito difícil normatizar ou criar algum algoritmo para o agendamento de todas as manobras. Já possuímos algumas regras informais em função da experiência acumulada e até que haja um histórico de dados de sensoriamento e harmônicos de predição de janelas operacionais mais acurados é mais oportuno e benfazejo para a operacionalidade que as sugestões de agendamento dos Práticos de Serviço sejam acatadas no dia-a-dia. Via de regra as manobras que envolvam maior grau de consequência são agendadas a partir de 2 horas antes da preamar (Entrada/Atracação e Desatracação/Saída ou Desatracação/fundeio), de modo a permitir uma boa condição de manobra tanto na dársena quanto no canal externo. Para os navios que não possuam características operacionais e de reserva de potência que tornem incerta a sua boa manobrabilidade ou governo nas condições de maré esperadas no canal externo ou dársena, sugerimos um fundeio intermediário até a próxima condição de maré aceitável. São estes, os navios graneleiros e de carga geral com calados superiores a 12,5m.

Condições muito especiais avaliadas pelo Prático de Serviço podem permitir RELAXAÇÕES e o agendamento das manobras ou parte delas em períodos de VAZANTE esperada, desde que operacionalmente necessário. São elas:

- Paradas declaradas ou presumidas pela tábua de maré durante as marés de vazante "longas";
- Períodos de início ou término de vazante onde o Prático avalie que o grau de risco é BAIXO em função do porte e calado do navio;
- Navios com grande capacidade de manobra e reserva de potência, como é o caso de navios militares e de passageiros.

14.Manobras de atracação e desatracação no Porto de Itapoá e Terminais/berços de atracação em seu entorno.

O Porto de Itapoá opera conteineiros de grande porte e a exemplo do Porto de SFS requer o gerenciamento das janelas de maré para a navegação no canal externo e giro/manobras de cais. Neste caso, devido às correntes tanto de ENCHENTE quanto VAZANTE não serem alinhadas com o cais, o que acarreta em uma componente transversal que dificulta as aproximações na medida em que a intensidade da corrente aumenta. Por questões logísticas, as atracações em Itapoá são preferencialmente por boreste, o que força a realização das manobras com a corrente pela popa, quando a maré encontra-se de ENCHENTE.

Pelas características de design, a navegação no canal externo com navios conteineiros de grande porte requer um gerenciamento criterioso, em função do abatimento/deriva durante a navegação, que são crescentes proporcionalmente a intensidade da corrente de maré e ventos reinantes.

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

As manobras para o Porto de Itapoá, dependendo do porte do navio, podem ser agendadas tanto nos períodos de ENCHENTE quanto de VAZANTE. Os Práticos de Serviço buscarão períodos que permitam a navegação no canal e a atracação/desatracação de modo a reduzir o grau de risco envolvido, tornando-o ACEITÁVEL.

Os navios de grande porte devem evitar os períodos de VAZANTE, em função da maior intensidade destas marés e da maior deriva/abatimento tanto na navegação no canal externo, quanto nas proximidades do cais. Nestes casos, o ideal seria que as manobras fossem agendadas em períodos próximos aos estofos das marés.

Para esses navios, é recomendado que os interessados consultem com antecedência os horários ideais de entrada/atracação/saída, podendo existir fundeios intermediários para a otimização operacional.

A área vélica e os ventos predominantes também poderão influenciar a escolha das janelas de manobras pelos Práticos, bem como a quantidade e o arranjo de rebocadores.

15.Uso de Rebocadores Portuários.

A Praticagem São Francisco considera a utilização de rebocadores portuários necessária nas fainas de atracação e desatracação e eventualmente navegação, além de eventual auxílio nas fainas de suspender e fundear, objetivando, na seguinte ordem de prioridade:

- Mitigar as consequências funestas ao pessoal, navios e estrutura portuária no caso de mau funcionamento do navio ou fatores ambientais e meteorológicos adversos inadvertidos;

- Auxiliar o Prático na manobra do navio, garantindo maiores margens de Segurança na passagem próxima a obstáculos; e

- Diminuir o tempo da manobra permitindo otimização operacional.

A escolha do número e disposição dos rebocadores dependerá de vários aspectos, dentre os quais destacamos:

a) Porte do Navio, seu calado e/ou área vélica;
b) Características da propulsão e governo do navio, como potência de máquina, presença de propulsores auxiliares (*bow/stern thrusters*) e presença de passo fixo ou variável;
c) Condições Ambientais e Meteorológicas ESPERADAS, como a intensidade e direção presumidas da corrente de maré, ventos e visibilidade;
d) Condições Ambientais ENCONTRADAS, que podem requerer reforço na configuração de rebocadores;
e) Tração estática TOTAL estimada para a realização da manobra;
f) Disponibilidade da frota de rebocadores e características dos mesmos, como potência, sistemas de propulsão e tipos de aparelho de reboque;
g) Condições operacionais dos rebocadores, que serão bem conhecidas pelos Práticos de Serviço em função do histórico recente;

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

h) Condições operacionais dos navios ou de sua classe, independentemente do porte, em função da idade (tempo de operação), ou do histórico conhecido pelos Práticos de Serviço;
i) Berço de origem e destino do navio, em função da exposição às correntes e ventos;
j) Necessidade operacional em reduzir o tempo necessário para a realização da manobra, em função da sequência de manobras planejada pela Autoridade Portuária e a "janela" de maré disponível.

Desta forma, definir critérios rígidos para a quantidade de rebocadores apoiados em somente um ou dois itens elencados acima não seria adequado. O que podemos sugerir são requisitos mínimos considerando as situações estatisticamente mais típicas na nossa região, o que faremos a seguir.

15.1 - Quantidade e tipo de Rebocadores Portuários sugeridos

Em nossa Zona de Praticagem, temos que avaliar a questão dos Rebocadores Portuários sob dois aspectos: os **técnicos** e os **logísticos**.

Do ponto de vista estritamente **técnico** existem duas situações e demandas distintas associadas às características geográficas e ambientais dos acessos aos Portos de São Francisco do Sul e Itapoá, respectivamente: São elas:

- **São Francisco do Sul** - Manobras de navios conteineiros, de carga geral e graneleiros de pequeno a médio porte em área restrita com grande tempo de exposição a correntes de maré predominantemente transversais. Durante a aproximação ao cais, a demanda pelos rebocadores diminui em função das condições relativamente abrigadas da maioria dos berços. Pela característica transversal da corrente e presença de obstáculos nas proximidades da bacia de giro, são recomendados na frota, Rebocadores Portuários de tração estática elevada;

- **Itapoá** - Manobras de navios conteineiros de médio e grande porte com grande tempo de exposição às correntes de maré predominantemente longitudinais com componentes transversais consideráveis (as correntes de maré não são totalmente alinhadas com o cais). Grande demanda dos rebocadores na aproximação ao cais devido às componentes transversais de corrente de maré, que dificultam a aproximação paralela. Pelo porte dos navios que frequentam Itapoá e pelo grau de consequência de um incidente os envolvendo, são recomendados na frota Rebocadores Portuários de tração estática elevada.

Após a realização de estudos, verificou-se também a necessidade de rebocadores mais potentes para a operação de conteineiros de grande porte no Porto de São Francisco, o que corrobora nossa conclusão de que a Zona de Praticagem tem uma demanda consistente por Rebocadores Portuários de tração estática elevada e de flexibilidade de manobra (propulsão azimutal).

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

Do ponto de vista **logístico**, temos que considerar as janelas operacionais ("janelas de maré"), que nada mais são do que períodos historicamente avaliados pela experiência do Serviço de Praticagem, onde as manobras são EXEQUÍVEIS com grau de risco ACEITÁVEL, especialmente no Porto de São Francisco do Sul, onde as componentes da corrente de maré são transversais. Em Itapoá, a maior preocupação tem sido a navegação no canal externo com os navios de grande porte, que pode ser crítica do ponto de vista da segurança, caso o momento da passagem não seja estudado e gerenciado.

Atualmente este gerenciamento é feito tanto para as manobras de cais quanto para a navegação no canal externo, em função das características e do porte dos navios, seu carregamento e grau de consequência envolvido em um possível incidente.

Sendo as necessidades de Itapoá e de São Francisco do Sul concorrentes às mesmas janelas operacionais, há um componente logístico forte para o dimensionamento da frota de Rebocadores da ZP, especialmente porque os portos são separados por cerca de 20 minutos de navegação. Desta forma, não só a qualidade dos Rebocadores (aspecto técnico: características e tração estática), quanto a quantidade (aspecto logístico) devem ser considerados para que a frota disponível não comprometa a operacionalidade dos Portos.

Embora a operacionalidade e agilidade dos portos aparentemente não tenha correlação com a Segurança da Navegação, ela exerce subliminarmente uma pressão maléfica no Gerenciamento de Risco, na medida em que torna o fator "tempo" protagonista. Tão logo foram disponibilizados mais rebocadores para a ZP-18, o Serviço de Praticagem disponibilizou um Prático adicional à escala de serviço, possibilitando em alguns casos, que até 4 manobras sejam programadas simultaneamente para a mesma janela operacional. ***Note-se que a presença de 4 práticos na escala só trará algum ganho operacional caso haja rebocadores e equipes de amarração que assegurem a independência das manobras.***

Outra questão que deverá ser avaliada pelas Autoridades Marítima e Portuária é a necessidade do uso de rebocadores no auxílio à faina de suspender. As fainas de suspender deverão ser programadas, preferencialmente, nos períodos de maré em que os navios estejam aproados à sua direção de navegação, ou seja, evitando o giro com máquinas no interior da Baia Babitonga. Nos casos onde seja necessário o giro, o Prático poderá avaliar a necessidade de um ou mais rebocadores para auxiliar a manobra, em função do porte e calado do navio, existência de "bow thruster", sua localização, obstáculos próximos e condições ambientais reinantes. Esta situação é bastante corriqueira especialmente nas manobras de suspender/atracar com navios carregados, onde o atraso no giro do navio fundeado pode fazê-lo perder a janela da maré para a atracação, trazendo prejuízos operacionais ao Porto.

Como sugestão de padronização junto às Agências Marítimas, recomendamos que o rebocador esteja sempre disponível nas manobras (especialmente nos "shiftings") onde seja necessário o giro após o suspender.

Tendo como premissa que as manobras serão agendadas para as janelas operacionais onde é esperado um risco aceitável, com correntes e ventos moderados e estatisticamente prováveis, faremos a assessoria para as três situações distintas citadas anteriormente (SFS,

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

Itapoá e fainas de suspender), mantendo sempre a preocupação de associar os aspectos técnicos e logísticos por nós recomendados. Deixamos a cargo da Autoridade Portuária o dimensionamento da frota a fim de confrontar as demandas dos dois portos e a oferta de equipamentos disponíveis. Desta forma, sugerimos:

15.1.1 - Porto de São Francisco do Sul

- Características dos Rebocadores Portuários recomendada: ***Rebocadores Azimutais com tração estática igual ou superior a 50 TN e pelo menos 2 deles com tração estática igual ou superior a 70 TON;***
- Arranjo recomendado: A critério do Prático com pelo menos 2 Rebocadores com cabos passados;

Número de Rebocadores sugeridos para as manobras:

a) Navios conteineiros:

- LOA até 250m: ***2 a 3 Rebocadores, sendo pelo menos 2 rebocadores com tração estática igual ou superior a 50 TON;***
- LOA > 250m OU Boca ≥ 33m OU calado ≥ 11m: ***3 ou mais Rebocadores, sendo pelo menos 2 rebocadores com tração estática igual ou superior a 70 TON***

b) Navios de Guerra, de Passageiros, Dragas, Especiais ou com sistemas de propulsão especiais: serão avaliados caso a caso devido a pouca frequência e a variedade das características de porte, propulsão, grau de consequência e necessidades operacionais. Caso nossa sugestão seja pelo uso de rebocadores, entenda-se com os cabos passados.

c) Navios de Carga Geral ou Graneleiros:

- LOA até 230m: ***2 a 3 Rebocadores, sendo pelo menos 2 rebocadores com tração estática igual ou superior a 50 TON.***
- LOA > 230m OU Boca ≥ 33m OU calado ≥ 11m: ***3 ou mais Rebocadores sendo pelo menos 2 rebocadores com tração estática igual ou superior a 70 TON.***

15.1.2 - Porto de Itapoá

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

REGISTRO CIVIL TIT. DOC. P. JURÍDICAS S. FRCO. DO SUL

- Características dos Rebocadores Portuários recomendada: Rebocadores Azimutais com tração estática igual ou superior a 70 TN, ainda que algumas manobras possam ser realizadas com rebocadores de menor porte;
- Arranjo recomendado: A critério do Prático com pelo menos 2 Rebocadores com cabos passados;

- Número de Rebocadores sugeridos para as manobras:

a) Navios conteineiros:

- LOA até 250m: ***2 a 3 Rebocadores sendo pelo menos 2 rebocadores com tração estática igual ou superior a 50 TON;***

- 250 < LOA ≤ 300m: ***2 a 3 Rebocadores sendo pelo menos 1 rebocador com tração estática igual ou superior a 70 TON;***
- LOA > 300m OU Boca ≥ 49m OU calado ≥ 12m: ***3 ou mais Rebocadores sendo pelo menos 2 rebocadores com tração estática igual ou superior a 70 TON.***

15.1.3 - Fainas de Suspender

Nos casos onde seja necessário, após a faina de suspender, o giro do navio para proceder a atracação, saída ou novo fundeio interno, o Prático poderá avaliar a necessidade de **um ou mais** rebocadores para auxiliar a manobra, em função do porte e calado do navio, existência de propulsores auxiliares (*bow* e *Stern thrusters*) sua localização, obstáculos próximos e condições ambientais reinantes.

Em algumas situações excepcionais, o prático também poderá sugerir a navegação do canal externo com rebocadores.

A definição exata do número de rebocadores , conforme já mencionado, dependerá de diversos fatores ambientais e operacionais que não podem ser simplificados.

Em função de um ou mais fatores desfavoráveis associados, o Prático executante da manobra poderá, para viabilizá-la, solicitar mais rebocadores que o anteriormente sugerido como parâmetro.

Tanto em SFS quanto em Itapoá, a existência ou não de propulsores auxiliares ou especiais (*bow* ou *Stern Thrusters*, *azipods*, etc), será levada em consideração pelos Práticos executantes quando da definição do número de rebocadores necessários, sem entrarmos no mérito específico, por variarem muito em efetividade de acordo com a situação.

15.2 - Necessidades operacionais relativas ao serviço dos Rebocadores para a Praticagem

Além das características técnicas, outros requisitos e procedimentos serão fundamentais para o Serviço de Praticagem para que a Segurança das manobras não seja comprometida

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

ou que seja impactada pelas estratégias comerciais da(s) empresa(s) provedora(s) dos rebocadores portuários e seu(s) respectivo(s) serviço(s). São elas:

a) **Definição prévia pela Autoridade Portuária dos rebocadores escalados para a manobra e reservas:** Para nós é importante saber com antecedência os rebocadores escalados para avaliação prévia da adequabilidade e planos contingentes em caso de falhas ou imprevistos. Sugerimos que pelo menos 1 rebocador reserva seja escalado;

b) **Pontualidade:** Independentemente do Porto (SFS ou Itapoá), e quando não for estabelecido de forma diferente, solicitamos que os rebocadores escalados e seus reservas estejam disponíveis com 15 minutos de antecedência em relação ao horário da desatracação e com 10 minutos de antecedência nos pontos de encontro para a atracação (SFS: 1 milha da Laje Grande; e Itapoá: na altura do fundeadouro 5) ou auxílio na faina de suspender;

c) **Confiabilidade**: tanto da tração estática disponível, quanto da operacionalidade de guinchos e cabos de reboque e qualificação de Mestres;

d) **Desobstrução oportuna dos berços e bacia de manobras** caso não estejam envolvidos diretamente na faina;

e) Em caso de **emergência** declarada pelo Prático, **estarem aptos a incorporar a qualquer manobra independentemente do vínculo comercial**;

15.3 - Escolha específica do Rebocador pela Praticagem

SMJ a Praticagem não definirá especificamente o rebocador requerido para a manobra tão pouco a empresa provedora a não ser em manobras especiais e não usuais que demandem gerenciamento prévio pelas Autoridades Marítima e Portuária e onde a Praticagem seja convidada a opinar, quando o fará por questões eminentemente técnicas.

Para o Prático executante da manobra, via de regra, **quanto maior o *bollard pull* (tração estática) disponível, maior segurança e rapidez esperada na manobra**, mas entendemos que em sendo atendidos os requisitos apresentados, a escolha específica dos rebocadores é uma questão COMERCIAL e caberá ao usuário ou à Autoridade Portuária, neste caso, visando a operacionalidade do porto. Isto porque haverá situações envolvendo o agendamento de manobras simultâneas (ou em horários próximos) onde serão necessários 4, 5 ou até mesmo 6 rebocadores disponíveis simultaneamente para que sejam realizadas na mesma janela operacional. Entendemos que nestes casos, caberá à Autoridade Portuária e aos demais envolvidos (Terminais e Agências), exercerem as suas prerrogativas para que não haja prejuízo operacional.

Caso os rebocadores escalados para a manobra não estejam disponíveis nos locais e horários oportunos, não caberá ao Prático executante alternativa a não ser cancelar ou

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

interromper a manobra até que a Autoridade Portuária o oriente em contrário e indique, em tempo, novos rebocadores.

Se não escolheremos especificamente os rebocadores, pelo contrário, usaremos os canais oficiais sempre que um rebocador específico demonstrar inadequabilidade ou representar potencial de perigo à segurança das manobras, seja pelo seu desempenho aquém do necessário, seja pela sua baixa confiabilidade histórica.

15.4 - Manobras especiais e navios especiais que requeiram Rebocadores Portuários

Diante da necessidade apresentada pela Autoridade Portuária de manobras ou permanência na ZP de navios sem propulsão, plataformas de petróleo, FPSOs, navios sísmicos, navios com carga perigosa ou qualquer outra situação não usual que envolva o emprego de rebocadores, o Serviço de Praticagem fará oportunamente sua assessoria à Autoridade Marítima, considerando as especificidades de cada caso e sugerindo o arranjo de reboque mais adequado em função da frota disponível na ocasião.

15.5 - Generalidades sobre Rebocadores

As considerações e subsídios aqui apresentados pelo Conselho Técnico da Praticagem podem sofrer alterações em função de mudanças geográficas devido a assoreamentos, obras de dragagem e/ou derrocagem, alterações das condições meteorológicas e ambientais médias ou da operação de novos terminais, tipos de navios e parâmetros operacionais.

No que concerne aos Rebocadores Portuários, interessa ao Serviço de Praticagem a manutenção de uma frota moderna, confiável, adequada aos parâmetros operacionais vigentes (tração estática disponível e equipamentos) e com disponibilidade que garanta a fluidez operacional.

16.Amarração do Navio.

A equipe de amarração em terra deverá possuir pessoal suficiente para permitir que a faina de atracação e desatracação não seja prejudicada ou tenha sua segurança reduzida pela demora na amarração/desamarração dos cabos passados pelo navio ao cais. Consideramos que 2 homens por cabeço utilizado sejam suficientes.

Relembramos que a amarração do navio é de responsabilidade do Comandante e não são raros os casos onde os mesmos não concordam com o dispositivo final das espias. Entendemos que caberá às Agências e prepostos informarem com antecedência aos Comandantes os arranjos finais da amarração para prévia concordância.

Como recomendações gerais para a manutenção da Segurança da manobra e do pessoal envolvido, destacamos os seguintes itens:

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

- A equipe deverá possuir um coordenador guarnecendo ao menos dois rádios VHF nos canais 11 e 16;
- Um segundo coordenador deverá ser acionado nas manobras onde as distâncias entre navios ou obstáculos sejam inferiores a 30 m na proa e na popa, as conhecidas "gavetas";
- Referenciais notáveis em terra, tais quais cones ou toneis pintados em cores vivas (amarelo, vermelho ou laranja) ajudam ao Prático a posicionar o navio e gerenciar as distâncias com mais segurança. Estes referenciais, a critério do Prático, podem ser colocados na posição final da proa, popa, passadiço ou ponto de giro do navio em manobra;
- Os coordenadores da amarração em terra deverão atentar para as distâncias de segurança da equipe com relação aos cabos de amarração do navio, especialmente os que estão sendo submetidos a esforços e com maior potencial de ruptura;
- A disposição do mesmo conjunto de lançantes ou espringues em um mesmo cabeço não é recomendável em função da possibilidade do colapso do cabeço expor o navio perigosamente à falta de amarração em um sentido. Sugerimos que, na medida do possível, sejam utilizados até duas espias por cabeço, no máximo.
- Os amarradores só devem iniciar a desamarração (alívio de lançantes ou espringues) por intermédio dos práticos. É comum alguns Comandantes tentarem agilizar a manobra antes do prático se apresentar à bordo, o que consideramos um risco desnecessário.
- Durante as manobras de atracação e desatracação, os guindastes deverão estar com suas lanças recolhidas e preferencialmente afastados do local de atracação/desatracação. Caso isto não seja possível, os guindastes deverão ser posicionados no local do cais correspondente à meia nau do navio, longe das extremidades delgadas dos mesmos, que eventualmente podem se projetar para dentro do cais durante as manobras.

17.Movimentações de navios ao longo do cais

Salvo melhor juízo, as manobras de movimentação de navios ao longo do cais não prescindem da assessoria compulsória do Serviço de Praticagem (ainda que o Prático não venha a participar da faina), conforme mencionado no item 0316 da NPCP/SC:

"O emprego de rebocadores nas manobras será obrigatório nos portos ou terminais de Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba, exceto quando, por decisão do comandante da embarcação, em conjunto com a praticagem, tratar-se apenas de mudança de posição ao longo do cais, com mudança de cabeços de amarração em que seja possível a dispensa de rebocadores."

Consideramos necessária a presença do Prático e rebocadores nas manobras de reposicionamento ("puxadas") de ou para os berços 101 e 301, que estão expostos à corrente de maré, bem como nas situações de emergência onde os navios abram do berço em função do rompimento de espias ou mau gerenciamento da amarração.

O emprego de rebocadores portuários por pessoal não habilitado constitui-se em um grande potencial de perigo na geração de acidentes pessoais e avarias aos equipamentos.

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

Recomendamos que em caso de emergências, o Serviço de Praticagem seja tempestivamente contatado no canal VHF 11.

Não recomendamos as movimentações de navios ao longo do cais do Porto de Itapoá sem o auxílio de rebocadores portuários.

18.Operação de barcaças da NORSUL

Devido a característica de navegação e operação sui generis do conjunto empurrador-barcaça da empresa NORSUL e em função de um histórico desfavorável de acidentes e incidentes, nossa Praticagem considera qualquer manobra envolvendo este tipo de navio como requerente de alerta situacional alto.

As manobras onde o conjunto empurrador-barcaça encontram-se operando sem quaisquer restrições serão agendadas em janelas de maré que não exponham a navegação tanto no canal externo quanto na dársena a correntes de grande intensidade, buscando-se o período do estofo. Para a navegação no canal externo, recomendamos manobras somente no período diurno. Nas manobras internas, consideramos inadequadas as manobras noturnas sem o empurrador.

Serão consideradas manobras ESPECIAIS com as barcaças da NORSUL aquelas:

a) Onde um dos motores ou sistemas de passo esteja inoperante ou operando com restrições. Neste caso, sugerimos que a viabilidade da manobra bem como a necessidade de um Rebocador portuário seja avaliada e avalizada pelas Autoridades Marítima e Portuária assessoradas pela Praticagem;

b) Manobras sem os empurradores.

Neste último caso (manobras sem empurradores), consideramos desaconselhável a realização de atracações sem os empurradores em função da possibilidade de avaria do espaçador, bem como desaconselhamos a navegação no canal dragado interno sem o empurrador. Assim sendo, qualquer manobra sem o empurrador diferente da desatracação e fundeio na área 1 (poço a oeste do TESC) ao nosso ver, caso seja operacionalmente necessária, deverá ser avaliada e avalizada pelas Autoridades Marítima e Portuária.

Incluem-se nesse caso, as situações onde é solicitado que o empurrador desacople nas proximidades do cais em função da ausência de espaço para atracação de todo o conjunto. Entendemos que o espaço de cais planejado para atracação deve compreender todo o conjunto e não somente a barcaça.

19.Tráfego de embarcações de esporte e recreio e pesca no acesso portuário.

A presença de embarcações de esporte/recreio, de pesca e apetrechos (boias e redes) nos canais de acesso à Baia Babitonga, áreas de giro e dársena, especialmente em finais de semana, são comuns e representam grande potencial de perigo. Não são raras as oportunidades em que os Práticos alteram a trajetória dos navios e/ou dinâmica das manobras a fim de evitar um abalroamento ou colisão com apetrechos de pesca. A presença

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

de embarcações nestas localidades é coibida nas normas locais, mas sabidamente e compreensivelmente as Autoridades Marítima e Portuária não possuem pessoal e meios para o policiamento a contento. Invariavelmente **a Praticagem utiliza de sua estrutura e lanchas de apoio para realizar esta tarefa que não é sua atribuição, com impactos em seus custos.**

Em situações em que o Prático de Serviço constatar que a presença de embarcações e apetrechos e/ou o tráfego de embarcações possa por em risco a navegação ou a salvaguarda da vida humana será solicitada a interrupção das operações até que as Autoridades tomem as providências cabíveis.

20.Discrepâncias no balizamento.

Consideramos a ausência/discrepância de quaisquer boias ou sinais luminosos nos canais interno e externo de acesso à Baia Babitonga e seus Portos e Terminais como **RISCO ALTO.** Visando a não prejudicar a logística portuária, poderemos disponibilizar para a realização das manobras, quando aceitável, uma lancha de Praticagem homologada para marcar a posição correta do sinal náutico discrepante, sempre com a concordância dos práticos de serviço e não havendo óbices por parte da Autoridade Marítima. Somente a lancha de Praticagem homologada da PSF poderá realizar tal tarefa para nossos práticos, pois se trata de atividade de risco e de alta demanda de confiabilidade e precisão de posicionamento e informações. Neste caso, a manobra será considerada **ESPECIAL**.

No caso da observação da discrepância em situação que o Prático não consiga mais abortar a manobra sem expor o navio a um risco maior, utilizaremos as lanchas de apoio da Praticagem para marcar a boia em caráter emergencial e consideraremos a manobra **ESPECIAL.**

21.Transporte de material e pessoal alheios ao Serviço de Praticagem.

Por tratar-se de ilícito, nenhuma embarcação ou funcionário do Serviço de Praticagem está autorizado a transportar pessoal ou material de ou para navios que são atendidos pelo Prático de Serviço. São feitas exceções para cartas náuticas em função da correlação com a Segurança da manobra ou evacuação de tripulantes em caso de emergências médicas, neste caso, com a coordenação das Autoridades.

O transporte de documentos ou tripulantes poderá ser efetuado pelos meios da Praticagem São Francisco, desde que de acordo com a legislação, sendo os custos repassados para os interessados.

22.Desenvolvimento de projetos náuticos.

A assessoria prévia à terceiros em Projetos Náuticos ou estudos visando alteração de parâmetros não é atribuição da Praticagem, que se reserva ao direito de assessorar oportunamente à Autoridade Marítima na avaliação dos relatórios e diagnósticos

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

correlacionados. Porém, temos a exata noção da importância da participação dos Práticos na fase embrionária dos novos projetos náuticos e nas simulações de novos navios ou novos cenários, o que via de regra evita retrabalho aos interessados. Desta forma, nos disponibilizamos a continuar colaborando com estas iniciativas desde que devidamente remunerados pela Assessoria Técnica. Os valores deverão constar em acordos comerciais prévios e poderão até ser dispensados, dependendo da saúde da relação comercial entre a Praticagem São Francisco e os interessados diretos e indiretos. Nas situações onde os interessados direta ou indiretamente sejam inadimplentes ou não possuam acordos comerciais estabelecidos ou ainda em litígio, a Praticagem São Francisco se reserva ao direito de não participar dos estudos, simulações, análises e manobras ESPECIAIS.

As manobras experimentais realizadas para a avaliação de novos parâmetros serão por nós consideradas **ESPECIAIS** até que sejam homologadas pelas Autoridades.

Recomendamos que durante a realização de Estudos Náuticos para a alteração de parâmetros operacionais seja seguida a metodologia da PIANC principalmente no que se refere ao Gerenciamento do Risco Náutico. No caso da operação de navios cujos possíveis acidentes/incidentes possuam elevado grau de consequência, recomendamos também a inclusão de Planos de salvatagem e desencalhe detalhados nas hipóteses mais prováveis de sinistro.

23.Quantidade de Práticos disponível na Escala

Na medida do possível, disponibilizaremos na escala de serviço um número de Práticos que seja capaz de atender a demanda média das manobras sem prejudicar a operacionalidade do Porto e dos Terminais e de modo a permitir um repouso adequado. Este número que hoje é de quatro Práticos, poderá ser alterado para mais ou menos em função:

- Do aumento ou diminuição significativos do número médio de manobras;
- Da quantidade de rebocadores disponíveis; e
- Da quantidade de equipes de amarração disponíveis.

24.Informações operacionais

Para a escolha do melhor horário para a realização da manobra, o Serviço de Praticagem necessita conhecer com antecedência alguns dados operacionais dos navios tais como dimensões, calados avante e a ré e características da propulsão principal e auxiliar. Normalmente estas informações são passadas pelo representante local dos navios (Agências) e não são raros os casos em que estas informações são passadas incorretamente, especialmente os calados. É importante salientar que as discrepâncias entre as informações recebidas e a realidade pode acarretar no cancelamento da manobra e seu novo agendamento.

25. Folga abaixo da quilha mínima e Calados Máximos Autorizados sugeridos

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

A folga abaixo da quilha mínima sugerida no canal externo é de 1,9m, considerando trânsito a 10 nós para navios conteineiros e 8 nós para navios graneleiros e de carga geral. Os Calados Máximos Recomendados (CMR) autorizados devem ser estipulados pela Autoridade Portuária em coordenação com a Marítima de modo a assegurar o atendimento da FAQ mínima, considerando-se a altura de maré esperada e a cota dragada da última batimetria válida. Para o estabelecimento de CMR fixos, sugerimos a adoção de altura de maré de 1,2m, que corresponde à média das menores preamares.

Para navios de grande porte (LOA > 245m), sugerimos maiores FAQ em função das simulações efetuadas e da possibilidade desses navios terem dificuldades hidrodinâmicas em efetuar a curva do canal externo. Caso sejam adotados CMR variáveis ou a altura de maré prevista seja inferior a 1,2m sugerimos o atendimento das FAQ sugeridas por portes de navio abaixo a fim de se estipular o CMR momentâneo:

- LOA até 245m - FAQ sugerida 1,90 m;
- 245m<LOA≤260m - FAQ sugerida 2,20 m;
- 260<LOA≤300m - FAQ sugerida 2,50 m;
- 300<LOA≤310m - FAQ sugerida 2,70 m;
- 310<LOA≤320m - FAQ sugerida 3,20 m; e
- 320<LOA≤332m - FAQ sugerida 3,70 m.

A folga abaixo da quilha recomendada para a área dos berços e bacias de giro (Itapoá e SFS) é de 10% do calado. Notar que para a navegação no canal externo, as FAQ recomendadas são superiores devido aos efeitos hidrodinâmicos. A menor FAQ sugerida para as manobras internas (baixa velocidade) possibilita, por exemplo, que navios carregados saíssem para fundeio com maior flexibilização das alturas de maré encontradas.

Entendemos que o estabelecimento dos CMR é atribuição das Autoridades Marítima e Portuária que podem optar por manter as operações com graus de risco maiores (menores FAQ que as por nós sugeridas). Desta forma, ao serem divulgadas batimetrias com cotas de profundidade degradadas por assoreamento **sem a respectiva redução dos CMR**, ficará por nós subentendida esta Decisão de Risco pelas Autoridades Marítima e Portuária.

A utilização das alturas de maré para efeito do cálculo do Calado Máximo Recomendado (CMR) é aceitável e implicará em calados máximos variáveis. Para efeito de cálculo de calados máximos fixos, recomendamos a altura de maré de 1,2m que corresponde à média das menores preamares (MLHW – carta DHN 1804).

A utilização das alturas de maré para os CMR dos berços de atracação não é recomendada, em função da possibilidade de toque no fundo durante o descarregamento/carregamento do navio durante as baixa-mares.

O Serviço de Praticagem não é responsável pelo gerenciamento da folga abaixo da quilha dos navios atracados e recomenda aos operadores o acompanhamento constante das tábuas astronômicas e tendências barométricas das marés por parte dos operadores e da Autoridade Portuária.

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

26. Acompanhamento batimétrico

Recomendamos batimetrias multifrequência periódicas no canal externo, dársena/bacia de giro e proximidades dos berços, no mínimo a cada 6 meses, com revisão dos parâmetros operacionais.

Para efeito de aumento de parâmetros operacionais, consideramos desejáveis as batimetrias categoria ALFA, o que entendemos não se aplica para efeito acompanhamento de assoreamentos e de diminuição dos CMR e demais parâmetros. Nestes casos, até mesmo sondagens mono-feixe seriam suficientes, no nosso entender.

27. Velocidades de trânsito

São aceitáveis velocidades de até 15 nós no trânsito compreendido entre o ponto embarque/desembarque de práticos e o Pontal, obviamente gerenciando-se o "squat" (especialmente no canal externo) e a existência de obstáculos (navios fundeados, embarcações de pesca e esporte e recreio, etc.). A partir deste ponto até as proximidades do Porto de Itapoá recomendamos velocidades inferiores sem o estabelecimento de limites fixos. A partir do Porto de Itapoá até o Porto de SFS, recomendamos velocidades inferiores a 12 nós.

O estabelecimento de "velocidades limites cerceia o prático no gerenciamento dos cruzamentos ou da busca da melhor maré para a manobra de cais. Muitas vezes temos que aumentar ou reduzir a velocidade para encontrar a maré em melhores condições no momento mais crítico. Além disto, é muito difícil manter velocidades fixas em um navio mercante com passo fixo (a maioria), em função das RPM fixas para cada regime de máquina. Desta forma, sugerimos que as velocidades seja "RECOMENDADAS" dando ao prático a liberdade de gerenciá-las respeitando a boa prática marinheira.

28. Principais Hipóteses de risco a serem gerenciadas

O Encalhe de navios graneleiros carregados e conteineiros de grande porte é a principal hipótese. Historicamente estes encalhes ocorrem no trecho compreendido entre as atuais boias 10 e 14 em função da conjugação de assoreamento e deriva ocasionada por correntes de maré. Desta forma recomendamos às Autoridades detentoras do Risco que mantenham o acompanhamento batimétrico e realizem as adequações de CMR.

29. Distâncias mínimas entre navios atracados e outros navios ou obstáculos

Sugerimos as distâncias mínimas compatíveis com as recomendações técnicas, especialmente NBR 13246 e PIANC. Consideramos porém aceitáveis, espaçamentos de 10% do comprimento máximo do navio avante e a ré para as manobras de atracação e desatracação, desde que iguais ou superiores a 20m.

Devido à condição abrigada dos berços de São Francisco do Sul, são aceitáveis após manobras de espia, distâncias finais de até 15m a fim de otimizar a utilização dos berços,

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

desde que haja espaço suficiente na outra extremidade do navio que possibilite esta aproximação com segurança. Distâncias inferiores a 15m alcançadas após manobras de espia ("puxadas") coordenadas pela APSFS, Agências e Comandantes de navios não são da alçada do Serviço de Praticagem.

Para as situações peculiares, como o berço 201 de SFS, a Praticagem poderá realizar estudos específicos e apresentar sugestões para otimizar a utilização do espaço com segurança.

Nos casos onde o espaçamento entre os navios seja inferior ao aqui recomendado ou onde a amarração do navio não obedeça as práticas marinheiras usuais, entendemos que é mister que o Comandante do navio tenha conhecimento prévio da situação a fim de evitar reclamações com o prático *in loco* durante a manobra.

30. Cruzamentos entre navios no canal externo e no interior da Baía Babitonga

Os cruzamentos entre navios no canal externo, bem como no interno de acesso ao Porto de SFS não são recomendados em função das características dimensionais dos mesmos. Nas situações de emergência o prático deverá avaliar o "mal maior", caso a hipótese de cruzamento nestas áreas seja uma das linhas de ação.

Quanto aos cruzamentos entre navios no interior da Baía Babitonga, constituem-se em um problema de gerenciamento com diversas variáveis, tais como o "timing" para atracação ou navegação no canal externo e passagem segura em relação a navios fundeados, obstáculos, ou navios em manobra. Desta forma, estabelecer em normas "distâncias mínimas" ou "áreas limites" para cruzamento entre navios pode tornar-se uma tarefa inexequível. Recomendamos de uma forma geral, que os cruzamentos ou passagens sejam gerenciados pelos práticos em observância às boas práticas marinheiras.

Para o acesso ao Porto de SFS, devem ser evitados cruzamentos de navios com calados superiores a 11m ambos, em função do canal dragado interno ser de uma via somente e da necessidade do estofo da maré para ambos. Nestes casos, as manobras de saída e entrada devem ser programadas em diferentes marés.

31. Qualificação de Comandantes de dragas

Para a eventual qualificação de Comandantes/tripulantes brasileiros que operam as embarcações do tipo draga que se apresentem para serviços na ZP-18, sugerimos as seguintes precauções:

a. A realização de pelo menos cinco (5) entradas e cinco (5) saídas de barra sob orientação de um prático habilitado, sendo pelo menos uma (1) entrada e uma (1) saída no período noturno para cada tripulante a ser qualificado;
b. Perda automática de qualificação após um (1) mês afastado ou sem realizar manobras na ZP-18;
c. Após período de um (1) a três (3) meses sem realizar manobras na ZP-18, sugerimos que os tripulantes sejam requalificados realizando pelo menos três (3) entradas e

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

três (3) saídas de barra, sob orientação de um prático habilitado, sendo pelo menos uma (1) entrada e uma (1) saída no período noturno;

d. Após período superior a três (3) meses sem realizar manobras na ZP-18, sugerimos que o Comandante/tripulante da draga seja submetido a nova qualificação nos moldes do item a;
e. A permanência do prático a bordo durante os serviços estáticos de dragagem enquanto o Comandante/tripulante da draga ainda não estiver qualificado, deverá ser avaliada oportunamente pela Autoridade Marítima, em função do porte da draga e/ou local a ser dragado;
f. Recomendamos que a qualificação do Comandante da draga seja formalizada por Ordem de Serviço da Autoridade Marítima que é a responsável pela concessão da habilitação temporária e a quem é facultado o direito de acompanhar a qualificação ou impor ao Comandante/tripulante prova-prática ao final do treinamento junto aos práticos habilitados.

32. Recusa de Práticos à bordo.

Em cumprimento aos itens 0226 e 0227 da NORMAM 12, que tratam da Escala de Rodízio Única do Serviço de Praticagem, os práticos não escolhem seus navios da mesma maneira que os navios não escolhem seus práticos. Não é facultado à Agência Marítima tampouco ao Comandante do navio escolher ou recusar determinado Prático sem motivo justificado, conforme trata o item 0230(4) da NORMAM 12[10]. Após a comunicação à Autoridade Marítima, o Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP) aguardará desta instruções de como proceder.

33. Disposições Finais

Os presentes subsídios estão registrados no Cartório de Títulos e Documentos Delair Corrêa Machado de Souza sob o nº 10716-9 e substituem a Edição 01.

MARCIO PESSOA FAUSTO DE SOUZA
Diretor-Presidente
Responsável Único pelo Serviço de Praticagem da ZP-18 (RUSP)

[10] *"Dispensar a assessoria do Prático quando convencido que o mesmo está orientando a faina de praticagem de forma perigosa, solicitando, imediatamente, um Prático substituto. Comunicar à CP/DL/AG, formalmente, no prazo máximo de 24 horas após a ocorrência do fato, as razões de ordem técnica que o levaram a essa decisão"*

Rua Francisco Machado de Souza, 1105 – Paulas – São Francisco do Sul – SC – CEP 89240-000 – Fone: 47 3444-5350
E-mail: contato@praticagemsaofrancisco.com.br – Site: www.praticagemsaofrancisco.com.br

OFÍCIO DE REGISTRO DE TÍTULOS E DOCUMENTOS
E PESSOAS JURÍDICAS COMARCA DE São Francisco do Sul
R. Cel Oliveira, 233 Centro - São Frco do Sul/SC CEP 89240000 Tel 47 3444-4977
Delair Corrêa Machado de Souza - Oficial

Protocolo nº: 23886, Livro: 17, Folha: 137, Data: 01/12/2016
Registro nº: 19168, Livro B - 100 Títulos e Documentos, Folha - 157. Dou fé
São Francisco do Sul, 01/12/2016. A Oficial _____
Registro R$: 60,00 FRJ: R$ 0,00 Selo R$: 1,70 Total R$ 61,70
Selo Digital de Fiscalização - Selo normal **ELU32846-DD34**
Confira os dados do ato em: **selo.tjsc.jus.br**

Ofício de Registro Civil, Títulos e Documentos e Pessoas Jurídicas
Delair Corrêa Machado de Souza
Oficiala do Registro
Márcio Leocadio Machado de Souza
Oficial Substituto
Delton Luiz Machado de Souza
Eduardo Henrique Machado de Souza
Escreventes Autorizados
Cel. Oliveira, 233 - Fone: 3444-4977
Centro - São Francisco do Sul - SC
89240-000 - E-mail: crcivilsfs@hanet.com.br

MÁRCIO LEOCADIO MACHADO DE SOUZA
OFICIAL SUBSTITUTO