

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 09/2015

Dispõe sobre regras para utilização de rebocadores na Baía da Babitonga.

O Presidente da Administração do Porto de São Francisco do Sul no uso de suas atribuições legais o uso de rebocadores por navios destinados a atracação e desatracação no Porto e terminais da Baía da Babitonga.

RESOLVE:

Art. 1º - No Porto de São Francisco do Sul, em manobras de entrada para atracação dos navios, o ponto de utilização compulsória de rebocadores inicia a uma milha da lage Grande até a pronta atracação do navio no cais. Na desatracação o ponto de utilização compulsória dos rebocadores tem início enquanto o navio estiver atracado no cais e término após uma milha da passagem da lage Grande. A critério do comandante do navio assistido pelo práctico da manobra, o ponto de utilização do rebocador pode ser antecipado a fim de garantir a segurança da manobra.

Art. 2º - No terminal de Itapoá em manobras de entrada para atracação dos navios, o ponto de utilização compulsória de rebocadores inicia no Traves do Farol da Trincheira até a pronta atracação do navio no cais. Na desatracação o ponto de utilização compulsória dos rebocadores tem início enquanto o navio estiver atracado no cais e término após o Través do Farol da Trincheira. A critério do comandante do navio assistido pelo práctico da manobra o ponto de utilização do rebocador pode ser antecipado para garantir a segurança da manobra.

Art. 3º - No caso de avaria ou de manutenção periódica de alguma embarcação, a empresa Armadora do rebocador deverá informar à Autoridade portuária e às empresas de Praticagem, informando o prazo estimado para retorno à operação normal;

Art. 4º - Cada rebocador deverá dispor de equipamentos e acessórios de incêndio, em perfeitas condições de uso.

Art. 5º - É desejável que a empresa prestadora do serviço mantenha pelo menos um rebocador certificado como FIFI-1 pronto para operar.

Art. 6º- Para atender casos de emergência, as empresas cadastradas na autoridade portuária deverão manter um rebocador, por dia, sempre pronto a operar como retém;

Art. 7º- As empresas de prestação de serviço de rebocadores cadastradas deverão manter, no mínimo, 01 (um) rebocador operando na Área do Porto Organizado;

Art. 8º- As empresas proprietárias dos rebocadores deverão manter na autoridade portuária o cadastro atualizado de cada rebocador;

Art. 9º- A critério da Autoridade Portuária ou por solicitação do Comandante, atentando-se às sugestões do Prático, o número de rebocadores poderá ser incrementado além do mínimo especificado por esta norma;

Art. 10º- É da empresa contratada a responsabilidade de prover rebocadores em quantidade e potência adequada, segundo assessoramento da Praticagem, para realizar a manobra.

Art. 11º- Quando houver agendamento de manobras simultâneas de navios pela autoridade portuária e por sua vez a empresa de rebocadores portuária que possuir contrato com o navio não dispor de rebocadores em número suficiente em operação devidamente cadastradas junto a autoridade portuária, caberá a empresa não detentora do contrato atender a manobra assistida pelos prácticos.

Art. 12º- A fim de garantir a agilidade e eficiência operacional dos berços, tem-se que em todas as manobras de desatracação, os rebocadores destinados/nomeados para a manobra devem estar prontos a operar nas proximidades do navio com no mínimo quinze minutos de antecedência ao horário da marcação de manobra determinado pela autoridade portuária.

Art. 13º- Caso os rebocadores nomeados não estejam disponíveis, para início da manobra, a Autoridade Portuária designará outra empresa para realizar a manobra desde que atenda às qualificações técnicas requeridas.

Art. 14º- Os rebocadores escalados e seus reservas devem estar disponíveis com 15 minutos de antecedência em relação ao horário de desatracação e com 10 minutos de antecedência nos pontos de encontro para a atracação (SFS: 1 milha de Laje Grande, e Itapoá: na altura do fundeadouro 5), ou auxílio na faina de suspender;

Art. 15º - Os Práticos usarão 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.

Art. 16º - Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua assinatura e publicação.

São Francisco do Sul, 23 de julho de 2015.

Paulo César Côrtes Corsi
Presidente