

Ano 1 Edição 4

Outubro 2007

Newsletter



III Conferência Apibarra

É já esta semana que se realiza a 3ª Conferência Apibarra!

Num contexto de reorganização do sector marítimo-portuário em Portugal, a Apibarra e a APDL S.A. organizam uma Conferência dedicada ao tema da Segurança Marítima, juntando diversos intervenientes do sector no Auditório Infante D. Henrique, Porto de Leixões. CONFIRMAÇÕES ATÉ 16 DE OUTUBRO.

Promover a investigação no âmbito da pilotagem

Promover o prestígio dos Pilotos da Barra

Elaborar recomendações nas áreas da segurança da navegação, saúde e formação profissional dos Pilotos da Barra

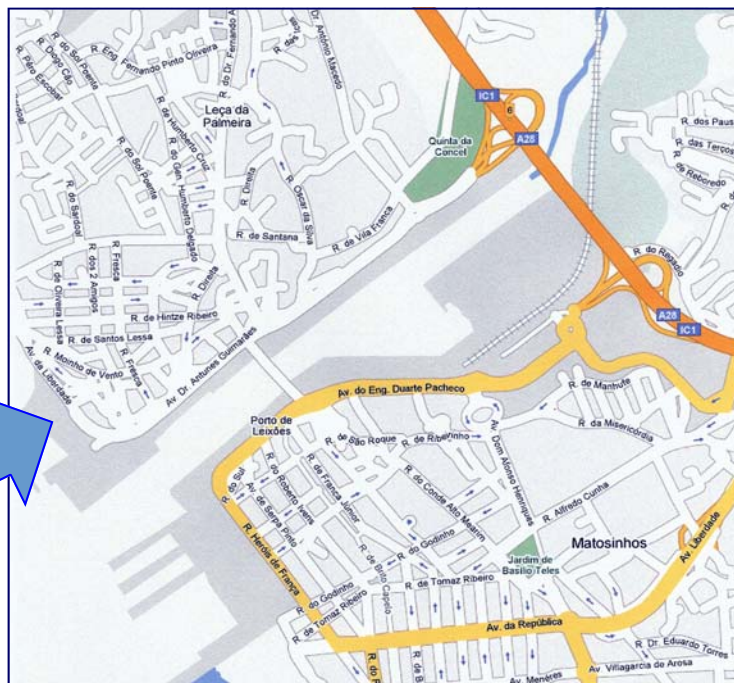
Prestação de um serviço de qualidade à indústria portuária e dos transportes marítimos



Nesta edição:

III Conferência Apibarra	1
Programa da Conferência	2
Apibarra recebida pela APA	3
Novo conceito Ulstein X-Bow	3
5ªs Jornadas de Engenharia Costeira e Portuária	4
5ªs Jornadas de Engenharia Costeira e Portuária	5
Identificação do Piloto (ISPS)	6

Auditório Infante D. Henrique, Leixões



Conferência

Segurança Marítima e Pilotagem

A pilotagem consiste num sistema portuário que assegura a segurança da navegação, das infraestruturas e do meio ambiente marinho.

Numa altura de reorganização do sector marítimo-portuário em Portugal, a Apibarra e a APDL S.A. organizam uma Conferência dedicada ao tema da Segurança Marítima, juntando diversos intervenientes do sector no Auditório Infante D. Henrique, Porto de Leixões.



Programa

09:00 Recepção

Registo e entrega de documentação

09:30 Abertura da Conferência

Dr. Ricardo Fonseca, Presidente do Conselho de Administração dos Portos do Douro e Leixões

09:45 Funcionamento EMSA e Proposta Nova Directiva Port State Control

Don Emílio Baúza, Head of Technical Co-operation and Development Unit, European Maritime Safety Agency

10:15 Responsabilidade Civil do Piloto

Dr. Lynce Faria, Vogal do Conselho de Administração do Porto de Sines

10:45 Pausa para Café

11:15 A Integração da Pilotagem nas Administrações Portuárias—Caso de Leixões

Cte. Rui Cunha, Director-Adjunto da Direcção de Operações Portuárias e Segurança da APDL

11:45 Portable Pilot Units

Capt. Malcolm Watson, Navicom Dynamics

12:30 Debate

12:45 Almoço

A APIBARRA é membro da IMPA, International Maritime Pilots Association, e da EMPA, European Maritime Pilots Association



14:15 Visita ao Centro de Coordenação de Navios

15:00 Os Pilotos e a Formação

Cte. João Santos, Piloto da Barra

15:30 A Pilotagem e o Risco Portuário

Cte. Serpa Carvalho, Piloto da Barra

16:00 Pausa para Café

16:30 Procedimentos Segurança/Qualidade

Cte. Malheiro do Vale, Piloto da Barra

17:00 Segurança e Cultura de Grupo

Cte. Mário Vieira, Piloto da Barra

17:30 Debate

17:45 Encerramento da Conferência

Eng^o Natércia Cabral, Presidente do Conselho Directivo do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos



Apibarra recebida pela Administração do Porto de Aveiro

No passado dia 19 de Setembro, a Direcção da APIBARRA deslocou-se ao Porto de Aveiro – no final do périplo que efectuámos pelas Administrações Portuárias – onde fomos recebidos pelo seu Presidente, Eng. José de Azevedo Cacho, que se fez acompanhar pelo Chefe do Departamento de Pilotagem, Cte. Francisco Calão.

Aveiro é para nós, Marinheiros, uma região que nos está muito perto pois um número significativo dos colegas é de Ílhavo, zona que muito marcou Portugal na época da “Frota Branca”, em que os Capitães e os Oficiais foram nossos Camaradas.

O diálogo com o Presidente da APA centrou-se na interacção dos Pilotos com o porto, a qual foi considerada como muito positiva, dado que a nossa presença a bordo oferece, quer ao navio, quer ao porto, uma mais-valia no que concerne à segurança de ambos, bem como à fluidez daquele.



Chefe do Departamento de Pilotagem de Aveiro, Cte. Francisco Calão, Presidente da Apibarra, Cte. Daniel Pitta e Presidente da Administração do Porto de Aveiro, Eng. Azevedo Cacho

Para que essa segurança seja uma realidade incessante, foi também debatida a necessidade de uma formação continuada dos Pilotos e, para tal, tem que haver um empenhamento de todas as autoridades envolvidas no sector marítimo-portuário.

Foi-nos também relatado o que está a ser feito para tornar o porto de Aveiro mais receptivo, no âmbito do tráfego marítimo e que, para isso, conta também com o empenhamento dedicado e profissional dos Pilotos.

No final da reunião, foi oferecido ao Senhor Eng. Azevedo Cacho o “crest” da APIBARRA, sendo-nos retribuído a edição comemorativa dos 200 anos do Porto de Aveiro.

Novo conceito de proa “X-Bow” (Ulstein)

O conceito de proa da Ulstein “X-Bow”, ou proa “X” foi apresentado em 2005. O novo desenho com a proa “invertida” ganhou de imediato interesse por parte de diversos armadores e desde então tem demonstrado benefícios importantes em aplicações offshore. O navio “Bourbon Orca” (Ulstein AX104), o primeiro navio com este desenho, foi considerado o Navio do Ano 2006. No entanto as vantagens deste projecto não se restringem a navios de apoio offshore havendo já projectos para uso da “X-Bow” em navios mercantes.



De acordo com a Ulstein, as vantagens da “X-Bow” são a possibilidade de manter velocidades maiores com mau tempo, redução do consumo com mar de proa ou de popa, redução do consumo em condição de lastro, redução da possibilidade de “bottom slamming”, menores acelerações verticais, aumento da protecção do convés destinado a carga e aumento da capacidade de carga em determinadas configurações.

A Ulstein acredita que navios de pequeno e médio porte no tráfego regional poderão facilmente capitalizar os benefícios que este desenho oferece. A empresa encontra-se actualmente a avaliar a aplicação da “X-Bow” em feeders, Ro-ro’s e alguns navios de carga geral.

5^{as} Jornadas de Engenharia Costeira e Portuária



A Delegação Portuguesa da PIANC, Associação Internacional de Navegação e a Administração do Porto de Lisboa organizaram as 5^{as} Jornadas Portuguesas de Engenharia Costeira e Portuária que decorreram nos dias 11 e 12 de Outubro na Gare Marítima de Alcântara.

A Apibarra esteve presente neste evento que, devido ao elevado número de trabalhos apresentados, decorreu em sessões paralelas organizadas segundo temáticas como a Propagação de Ondas, Projecto de Obras Marítimas, Agitação Marítima, Dinâmica Costeira, Observação de Obras e Modelos Físicos e Numéricos, Planeamento Portuário, Interação Onda-Estrutura e Navegação.

Devido à simultaneidade das apresentações apenas nos foi possível acompanhar cerca de 25 trabalhos. Nos temas relacionados com obras marítimas e planeamento portuário os autores foram em grande parte empresas de consultoria e engenharia de obras marítimas enquanto que nos temas mais científicos houve uma preponderância de instituições como o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Instituto Superior Técnico e Instituto Hidrográfico.

Apesar da elevada componente teórica e sistemático recurso a modelos numéricos que nem sempre apresentam resultados consentâneos com a natureza, de alguns trabalhos (consequência de inadequada calibração e validação dos mesmos ou utilização de dados para forçamento de baixa qualidade), outros houveram que se mostraram de aplicação prática bastante interessante do ponto de vista da actividade marítimo-portuária e segurança da navegação.



PYMOIA – PREVISÃO, EM TEMPO REAL, DA AGITAÇÃO MARÍTIMA EM ZONAS PORTUÁRIAS

Nesta comunicação foi apresentado o pyMOIA, que é uma primeira abordagem, ou seja, um *proof of concept* da implementação de um sistema operacional de previsão em tempo real da agitação marítima em zonas portuárias e de envio de alertas via SMS em condições de agitação marítima que coloquem em perigo o porto.

Sendo possível prever, com uma janela de tempo adequada, as condições de agitação no interior de um porto é possível efectuar um melhor agendamento das tarefas portuárias e, em casos extremos, accionar alertas às autoridades competentes, com vista à protecção das embarcações e à mitigação dos danos causados.

Autor: Artur Palha, LNEC

Conceitos, Estrutura e Tecnologias de Informação do Sistema de Gestão Ambiental e Portuária SiGAP®

O Sistema de Gestão Ambiental e Portuária SiGAP® foi concebido e estruturado numa perspectiva de integração de dados e informação de diferentes origens e características, possibilitando assim o enquadramento necessário quer à importante tarefa de recuperação e aquisição de dados, quer à sua eficiente utilização e disponibilização.

Este sistema de informação constitui ainda uma Plataforma de Gestão onde outras tecnologias de informação podem ser integradas, nomeadamente no que se refere a Sistemas de Informação Geográfica (os sistemas GeoMedia e AutoCAD

Map3D encontram-se já integrados com o SiGAP®) e a tecnologias para a aquisição automática de dados de posicionamento/tracking e de estações de monitorização. O sistema foi também concebido para suportar a aplicação de modelos matemáticos de forma integrada com as restantes facilidades, com vista à simulação de processos (físicos, químicos e biológicos) e à geração/disponibilização de informação para apoio à decisão.

Autores: Triede Tecnologias de Informação e WW Consultores de Hidráulica e Obras Marítimas



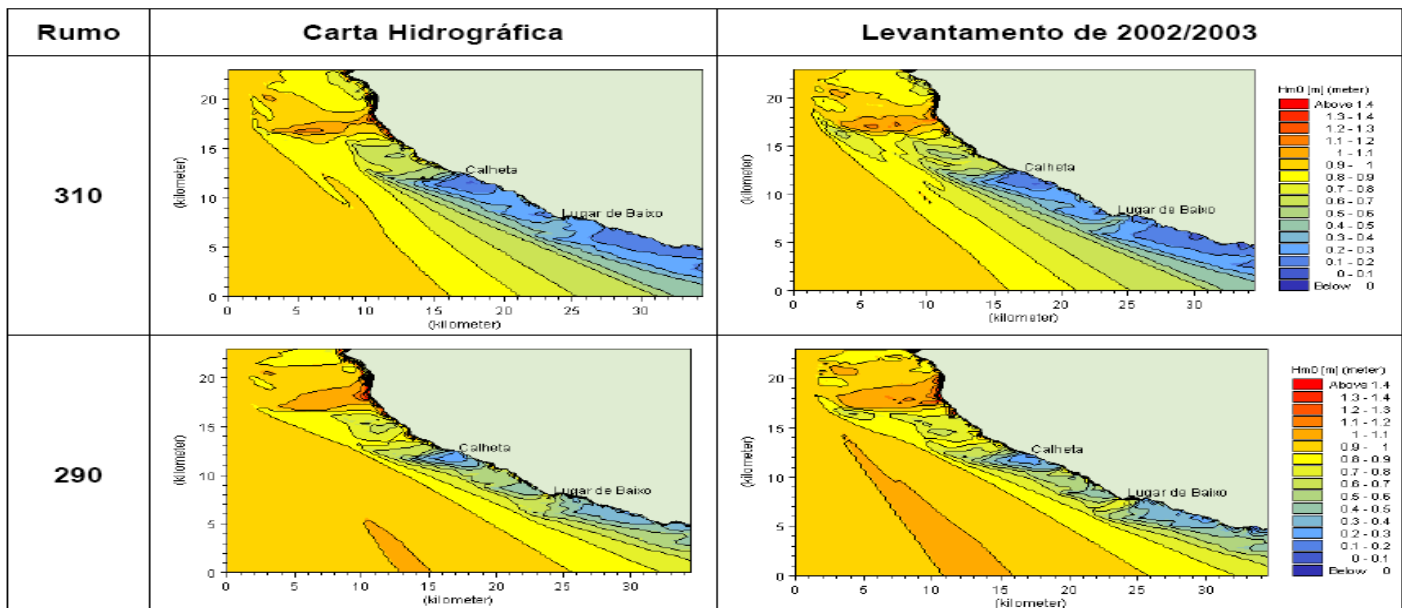
Protótipo da representação portuária do Porto de Leixões no SiGAP®Traffic

5^{as} Jornadas de Engenharia Costeira e Portuária (continuação)

A QUALIDADE DOS DADOS NOS ESTUDOS DE PROPAGAÇÃO DA AGITAÇÃO MARÍTIMA - O CASO DA COSTA SUL DA ILHA DA MADEIRA

Nesta comunicação apresentou-se o exemplo do clima de agitação ao largo da costa sul da Ilha da Madeira obtido através de uma bóia colocada num ponto que não é representativo das condições ao largo para zonas da costa que lhe são próximas. Apresentou-se também o exemplo da marina do Lugar de Baixo, em que se utilizaram levantamentos hidrográficos sem a resolução necessária para uma reprodução detalhada da batimetria dos fundos. Estes exemplos foram comparados com o clima de agitação obtido a partir de dados representativos das condições ao largo e de batimetria detalhada e que cobre toda a zona que influencia a agitação junto à costa. Os exemplos foram ainda aproveitados para caracterizar, de forma mais geral, situações em que podem ocorrer amplificações importantes da altura de onda em troços muito limitados, adjacentes a outros onde ocorrem situações de calma, como é o caso da costa sul da Ilha da Madeira.

Autor: Pedro Figueira, WW – Consultores de Hidráulica e Obras Marítimas S.A.



CARTOGRAFIA ELECTRÓNICA A BORDO: VANTAGENS, POTENCIALIDADES E CUIDADOS

A utilização de cartas electrónicas pode simplificar todas tarefas ligadas à navegação, sobretudo nas que respeitam à actualização do fólio cartográfico e ao planeamento da navegação, mas também à execução da navegação.

Para trabalhar com estas cartas é necessário recorrer ao *Electronic Chart Display and Information System* (ECDIS) que, aliado aos métodos tradicionais, potencia uma execução da navegação mais segura, em especial graças a uma melhor percepção do panorama.

Contudo, alerta-se para a possibilidade de se desenvolver um sentimento de exagerada confiança, o qual ganha forma e

peso devido à injustificada noção de que a qualidade dos produtos digitais é maior, em particular quando estes são acedidos através de bons interfaces homem-máquina e disponibilizam informação de outros sensores graças a mecanismos de integração.

Considera-se fundamental esclarecer qual a verdadeira natureza do ECDIS, as suas capacidades e limitações antes de se abordar a sua utilização no planeamento e execução da navegação.

Autor: Paulo Rafael da Silva, Instituto Hidrográfico



FIG. 6 – EXECUÇÃO DA NAVEGAÇÃO COM UM ECDIS E COM CARTA NÁUTICA DE PAPEL

Identificação do Piloto (Código ISPS)

A Apibarra recebeu uma circular da EMPA (CD2007/16) de 5 de Outubro de 2007 que menciona um artigo da Lloyds' List de 4 de Outubro com o título 'Cruise lines hit out at port state ID failures' em que se refere que representantes da indústria dos cruzeiros (CLIA) têm mostrado preocupação pelo aumento de circunstâncias em que agentes do estado costeiro, particularmente pilotos, não providenciam uma identificação adequada aquando do embarque. Apesar da EMPA não ter registo de qualquer problema na Europa, é chamada a atenção de todos os associados para a necessidade de cumprir com o Código ISPS.



CCCTMS—Terraplano de Algés
1495-165 Lisboa

Tel: +351 213025468

Correio electrónico: geral@apibarra.pt

Os artigos assinados reflectem a opinião dos seus autores e não necessariamente a da APIBARRA.

Notícias, fotografias, eventos, artigos técnicos e de opinião para publicação nesta newsletter deverão ser enviados para:

luismvale@netcabo.pt

www.apibarra.pt

A ASSOCIAÇÃO DOS PILOTOS DE BARRAS E PORTOS tem por objectivo unir todos aqueles que, na Pilotagem das Barras e Portos do País, se interessam pelas questões inerentes à Pilotagem, Segurança e Operacionalidade nos Portos, à Navegação em Águas Restritas, bem como à defesa do Meio Ambiente Marinho e Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

A ASSOCIAÇÃO pretende assumir-se como a Secção Portuguesa da **EMPA** e da **IMPA**, organizações das quais é membro, o que proporcionará um valioso intercâmbio com aqueles que, nos mais diversos Países, perseguem os mesmos objectivos, dentro da actividade da Pilotagem, da Segurança da Navegação, Segurança da Vida Humana e Preservação do Meio Marinho.



Solicita-se a todos os Associados que verifiquem no website da Apibarra se os seus endereços electrónicos estão actualizados e, caso não estejam, que os actualizem enviando uma mensagem para geral@apibarra.pt.