

 PETROBRAS DP&T SUB/OPSUB	ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA		Nº: ET-3000.00-1500-91C-P1J-003	A
	CLIENTE: SUB/OPSUB			PÁGINA: 1 de 28
	PROGRAM	AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES DE APOIO		NP-1
	ÁREA:	EMBARCAÇÕES ESPECIAS		
TÍTULO: REQUISITOS TÉCNICOS PARA EMBARCAÇÕES DO TIPO SDSV – SHALLOW DIVING SUPORT VESSEL –				

ÍNDICE DE REVISÕES

REV	DESCRIÇÃO E /OU FOLHAS ATINGIDAS
0	Emissão Original - (Grupo de Trabalho - SUB/OPSUB/SEMB 3/2018)
A	Revisão Geral (Revisão do Padrão para SDSV - OPSUB/DGRS 2/2019)

	Rev 0	Rev A	Rev B	Rev C	Rev D	Rev E	Rev F	Rev G	Rev H
DATA	31/05/2018	22/02/2019							
PROJETO	GT	Rev. Geral							
EXECUÇÃO	BF91	BH3X							
VERIFICAÇÃO	BH76	BF91							
APROVAÇÃO	UPCM	KSN3							

AS INFORMAÇÕES DESTE DOCUMENTO SÃO PROPRIEDADE DA PETROBRAS, SENDO PROIBIDA A UTILIZAÇÃO FORA DE SUA FINALIDADE.



TÍTULO:

REQUISITOS TÉCNICOS PARA EMBARCAÇÕES DO TIPO SDSV
– SHALLOW DIVING SUPORT VESSEL –**ÍNDICE**

1.	DISPOSIÇÕES GERAIS.....	3
2.	TERMOS E DEFINIÇÕES.....	3
3.	LOCAIS DE OPERAÇÃO.....	5
4.	CERTIFICAÇÕES E DOCUMENTAÇÕES	6
5.	SISTEMA DE QUALIDADE	10
6.	SEGURANÇA, MEIO AMBIENTE E SAÚDE – SMS	12
7.	AMBIENTES DE TRABALHO E ACOMODAÇÕES	13
8.	TRANSFERÊNCIA DE PESSOAS.....	17
9.	AUTONOMIA.....	17
10.	PROPULSÃO	18
11.	CONDIÇÕES DE OPERAÇÃO E CARACTERÍSTICAS ESPECIAIS.....	19
12.	SISTEMA DE POSICIONAMENTO DINÂMICO.....	20
13.	SISTEMA DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS.....	28
14.	INSPEÇÕES E TESTES AFRETADORA	28

1. DISPOSIÇÕES GERAIS

- 1.1. Este documento estabelece os requisitos técnicos mínimos para atendimento das necessidades de contrato para embarcação do tipo Shallow Diving Support Vessel (SDSV).
- 1.2. . A embarcação descrita neste documento deverá ser adequada para suportar a execução plena e segura de todos os serviços de inspeção e intervenção submarina com mergulho raso, todos os dias da semana, 24 (vinte e quatro) horas por dia, podendo haver intervenção a qualquer hora, inclusive no período noturno, desde que respeitada a legislação e normas vigentes no país.
- 1.3. Todos os itens de Tecnologia da Informação e Telecomunicações mencionados neste documento devem atender plenamente os requisitos técnicos da ET-0600.00-5510-760-PPT-542 – SISTEMAS DE TELECOMUNICAÇÕES PARA EMBARCAÇÕES DA SUB/OPSUB.
- 1.4. Todos os sensores, equipamentos e componentes relacionados aos Sistemas de Referência de Posicionamento (SRP), sejam absolutos ou relativos, deverão atender plenamente os requisitos técnicos do padrão PE-2SUB-00117 – SISTEMAS DE POSICIONAMENTO E MONITORAMENTO PARA UNIDADES A SERVIÇO DA PETROBRAS.
- 1.5. Todos os ambientes e mobiliários da embarcação deverão atender aos critérios ergonômicos mínimos da NR-17.
- 1.6. A embarcação deverá ser entregue à AFRETADORA com o casco totalmente limpo, livre de incrustações e vida marinha mediante a apresentação de um relatório com imagens do casco e laudo de profissional habilitado, ratificando a ausência de espécies bio-invasoras.
- 1.7. Caso a embarcação tiver qualquer tipo de Fire Fight – FiFi em sua notação de classe, a AFRETADORA terá o direito da utilização irrestrita dos sistemas correspondentes. Durante a vigência do contrato, qualquer mudança na notação de classe do navio deverá ser acordada previamente com a AFRETADORA.

2. TERMOS E DEFINIÇÕES

2.1. Para os efeitos deste documento, aplicam-se os seguintes termos e definições:

- **AFRETADORA** – O que toma uma embarcação a frete ou de aluguel.
- **FRETADORA** – É o armador do navio.
- **AJB** – Águas Jurisdicionais Brasileiras.
- **ASOG – Activity Specific Operating Guidelines** – É uma orientação para os limites operacionais, ambientais e de performance dos equipamentos relacionados direta ou indiretamente ao DP de uma embarcação para uma determinada localidade e uma operação específica.
- **CCTV/CFTV** – Circuito fechado de TV.

- **CAMO – Critical Activity Mode of Operation** – Orientação sobre a configuração e operação do DP e demais sistemas associados a fim de que nenhuma falha simples exceda a pior falha simples da embarcação.
- **DP – Dynamic Positioning** – Sistema de Posicionamento Dinâmico, compreende os sistemas e subsistemas necessários para posicionamento da unidade (geração/distribuição de energia, propulsão e controle).
- **DGNSS – Differential Global Navigation Satellite System** – Sistema de posicionamento global operado no modo diferencial.
- **ESTADO OPERACIONAL DEGRADADO** – Diminuição da capacidade operacional da embarcação em função do risco de perda de posicionamento. Inicia-se quando a redundância disponível é menor do que a mínima estabelecida para operação normal nos equipamentos e sistemas relacionados ao DP, função direta do número, configuração, características, modo de falha e taxa de utilização (solicitação de carga) dos equipamentos existentes. Exemplo: condições oceanográficas adversas que sobrepujem os limites operacionais da embarcação.
- **GM** – Distância do centro de gravidade ao metacentro, em qualquer condição de operação.
- **GNSS – Global Navigation Satellite System** – Sistema de posicionamento e navegação global por satélites.
- **IMR** – Inspeção, manutenção e reparo de estruturas, dutos e equipamentos submarinos.
- **LDB – Light Diving Boat** – Embarcação de pequeno porte a ser lançada a partir da embarcação principal num sistema de mergulho raso operado na modalidade Pai&Filho.
- **MISSÃO INDUSTRIAL DA EMBARCAÇÃO** – Refere-se à realização das atividades fins com a utilização dos equipamentos e sistemas necessários para atendimento da prestação do serviço contratado.
- **MRU – Motion Reference Unit** – Unidade de Movimento Referenciado, sensor tipo IMU baseado em um ou mais eixos.
- **OLEÔMETRO** – Medidor volumétrico de óleo transferido.
- **PMS – Power Management System** – Software ou sistema de gerenciamento de geração e distribuição de energia elétrica.
- **PSC/FSC – Port/Flag State Control** – Controle das autoridades estatais de bandeira e portuária.
- **PULL-IN** – Instalação de linhas rígidas e flexíveis na UEP.
- **PAI&FILHO** – Modalidade de mergulho raso com uma embarcação principal DP Classe II (Pai) e uma embarcação de pequeno porte (Filho) conectada ao Pai.
- **RAO – Response Amplitude Operator** – Operadores de Resposta de Amplitude.
- **RESGATE MOLHADO** – Resgate dos mergulhadores com a transferência dos mesmos de um sino para outro no fundo do mar.

- **SGE** – Sistema de Geração, Gerenciamento e Distribuição de Energia Elétrica.
- **SRP** – Sistema de referência de posicionamento da embarcação.
- **SIMOPS** – *Simultaneous Operations* – Operações simultâneas de embarcações na mesma localidade.
- **TRANSPONDER** – Equipamento utilizado para posicionamento local em sistemas hidroacústicos (via LBL ou SSBL) situados no fundo do mar ou em móveis submarinos.
- **TRIM** – Inclinação longitudinal da embarcação.
- **TAM** – É uma orientação sobre o modo de operação baseado no risco de cada operação. Podem haver operações, em determinadas localidades, que permitam a ocorrência de falhas que excedam os limites identificados como a pior simples falha do navio.
- **TAUT WIRE** – Sistema de referência de posicionamento da embarcação baseado em cabo tesado e a variação angular do cabo.
- **UEP** – Unidade Estacionária de Produção.
- **UHF** – *Ultra High Frequency* – Banda de frequência para comunicações.
- **UTM** – Universal Transversa de Mercator. Sistema de projeção geodésico.
- **VHF** – *Very High Frequency* – Faixa de frequência utilizada por equipamento de comunicação
- **WCF** – *Worst Case Failure* – É a pior falha simples, que leva à perda da redundância do DP.
- **MSW** – *Meters Sea Water* – Profundidade de mergulho.

3. LOCAIS DE OPERAÇÃO

3.1. ÁREAS DE OPERAÇÃO E LDA

3.1.1 A embarcação será operada em águas jurisdicionais brasileiras delimitadas pelas coordenadas geográficas de acordo com Contratos de Concessão, Cessão Onerosa ou Contratos de Partilha de Produção assinados pela AFRETADORA com a Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP) ou, a depender do caso, com a União, em lâmina d'água (LDA) de até 3000m, para suporte às operações de mergulho raso de 0 à 50m de profundidade, observadas as restrições da atividade de mergulho.

3.2. PORTOS DE OPERAÇÃO

3.2.1 A AFRETADORA poderá solicitar a entrada da embarcação em qualquer porto da Costa Brasileira, a qualquer momento, para fins de troca de equipe, recebimento de consumíveis ou embarque de quaisquer materiais e equipamentos pertinentes a operação.

3.2.2 A embarcação deve possuir arranjo que permita a atracação por bombordo e por boreste.

3.2.3 A embarcação deve possuir dimensões e calado capazes de atender plenamente o disposto no item 3.2.1.

3.3. DOCAGEM

3.3.1 A embarcação deverá ter dimensões tais que possibilitem sua docagem em estaleiros no Brasil.

4. CERTIFICAÇÕES E DOCUMENTAÇÕES

4.1. DOCUMENTAÇÃO OBRIGATÓRIA

4.1.1 A embarcação deverá ser classificada por Sociedade Classificadora reconhecida pela DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – Marinha do Brasil – para operar no Brasil.

4.1.2 A embarcação deverá manter todos os seus certificados de Classe e Estatutários válidos e em dia com as respectivas vistorias periódicas, assim como manter conformidade com todas as demais certificações ou documentações necessárias para sua operação em AJB, que também deverão ser mantidas atualizadas e válidas durante todo o tempo de duração do contrato.

4.1.3 A FRETADORA deve possuir e apresentar em sua proposta técnica todos os Certificados e Documentos listados abaixo, exceto o documento da alínea “e”, que deverá ser entregue em até 10 dias úteis antes do início dos testes de aceitação da embarcação. Essa documentação deverá estar disponível e atualizada durante a toda vigência do contrato.

- a. Certificados de Classe.
- b. Certificados Estatutários (Registro na Bandeira, Arqueação Bruta, Borda-Livre, Marpol, Segurança de Equipamento, e outros aplicáveis).
- c. Certificado comprovando a classe do Sistema de Posicionamento Dinâmico, de acordo com a IMO MSC/Circ.645 e/ou IMO MSC. 1 Circular 1580).
- d. Relatório das provas de Cais e Mar, incluindo prova de inclinação.
- e. Relatório da Última Inspeção realizada pelo PSC/FSC. A data de realização dessa inspeção não poderá ser superior a 1 ano no momento da apresentação a AFRETADORA.
- f. Certificado e licença de operação do heliponto.
- g. Arranjo Geral (*.pdf e *.dwg) atualizado.
- h. Plano de Capacidade.
- i. Diagrama *Capability Plot*, elaborado segundo o código IMCA 140, por empresa fornecedora de sistema DP e reconhecida pela IMCA ou IMO. Os diagramas devem demonstrar atendimento às condições ambientais contratuais.
- j. Certificação no *ISM Code (International Safety Management Code)*.

TÍTULO:

REQUISITOS TÉCNICOS PARA EMBARCAÇÕES DO TIPO SDSV
– SHALLOW DIVING SUPORT VESSEL –

- k. Plano de Manutenção da embarcação: Informar e comprovar o uso de sistema específico para o Gerenciamento da Manutenção da embarcação, contemplando todos os equipamentos críticos necessários para operação segura e contínua da embarcação.
- l. RAO (Response Amplitude Operator) da embarcação, nas condições: 50% carregado e 100% carregado, incluindo carga no convés em forma de gráfico e tabelas que contenham o período, a amplitude e o ângulo de fase para as seguintes direções de incidência de onda: de 0° a 180°, para os seis graus de liberdade (*pitch, heave, roll, surge, sway, yaw*). Deverão ser emitidos os RAOs englobando os valores solicitados para a manutenção de posição e emitidos em formato xls.
- m. FMEA completo em um ou mais documentos (contendo descritivo, testes de mar e final) para o Sistema de Posicionamento Dinâmico (controle do DP, propulsão, geração e distribuição de energia).
- n. Diagramas elétricos unifilares do sistema de geração e distribuição elétrica.
- o. Balanço de Cargas Elétricas completo (geração e todos os principais consumidores).
- p. Diagrama com Topologia/ Arquitetura do Sistema DP (incluindo os principais equipamentos / redes etc.)
- q. Manual de Operação da Embarcação.
- r. Manual de Operações DP da Embarcação (indicando as configurações de CAMO, TAM, ASOG e SIMOPS).
- s. Relatório contendo todas as condições de classe ativas e todas as anotações/ comentários/ memorandos registrados pela Sociedade Classificadora para a embarcação.
- t. Certificado de Antiincrustante - Certificado de Conformidade para Sistema Antiincrustante e Registro de Sistemas Antiincrustantes (Norman-23).
- u. Certificado de fabricação e testes do(s) guincho(s) e guindaste(s).
- v. Certificado de fabricação e testes dos cabos do(s) guindaste(s), guincho(s) e demais cabos da embarcação.
- w. Diagramas de Curvas de Carga “Subsea Lift”, “Sea Lift” e “Harbour Lift” do Guindaste Knuckle boom, considerando FAD =1.1. FAD=1.2 e FAD=1.3.

NOTA 1: Todos documentos em formato .pdf devem ser pesquisáveis.

NOTA 2: Caso sejam aceitas embarcações que ainda estejam sendo construídas ou convertidas durante o processo de avaliação técnica do certame, deverão ser enviados os documentos de projeto correspondentes juntamente com cronograma detalhado da obra e as datas de fornecimento da documentação listada acima.

4.1.4 Outros documentos poderão ser solicitados a critério da AFRETADORA após a assinatura do contrato.

4.1.5 A embarcação e seu Sistema de Posicionamento Dinâmico, assim como subsistemas e procedimentos operacionais associados, devem atender as regras e recomendações da IMO (*International Maritime Organization*), IMCA (*International Marine Contractors Association*), NORMAM (Normas da Autoridade Marítima Brasileira), da respectiva Sociedade Classificadora (ABS, DNV-GL, LRS, BV etc.) e, no que for pertinente, do MTS (*Marine Technology Society*), nas suas versões mais atualizadas.

4.2. MEDIÇÃO E AQUISIÇÃO DE DADOS

4.2.1 Os equipamentos de medição e aquisição de dados da embarcação deverão estar sempre disponíveis 24 h/dia e acompanhados de seus certificados, controle de aferição e calibração atualizados pelos seus respectivos fabricantes ou representantes autorizados.

4.2.2 Os controles de aferição e calibração dos equipamentos deverão obedecer aos critérios especificados pelos fabricantes, sem ônus para a AFRETADORA.

4.3. DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

O projeto e gestão operacional da embarcação em seus procedimentos internos e manuais, deverão seguir os procedimentos aplicáveis da AFRETADORA e recomendações internacionais de boas-práticas da indústria, conforme definidos nas revisões mais recentes dos documentos listados abaixo, não se limitando a estes:

- a. ET-0600.00-5510-760-PPT-542 – Sistemas de telecomunicações para embarcações da SUB/OPSUB.
- b. PE-2SUB-00117 – SISTEMAS DE POSICIONAMENTO E MONITORAMENTO PARA UNIDADES A SERVIÇO DA PETROBRAS.
- c. PP-1PBR-00230 – Anexo Contratual de SMS.
- d. PP-2LMS-00311 – Guia para operações offshore de transferência de óleo diesel.
- e. PE-1PBR-00243 - Transferência de pessoas por cesta de transbordo.
- f. PE-1PBR-00241 - Transporte marítimo de pessoas.
- g. Norma Regulamentadora 17 – Ergonomia.
- h. Norma Regulamentadora 34 – Condições e meio ambiente de trabalho na indústria da construção, reparação e desmonte naval.
- i. IEEE Std 43-2000: Recommended practice for testing insulation resistance of rotating machinery.
- j. Publicações ABNT:
 - ABNT NBR 15572 – Ensaios Não Destrutivos – Termografia.

TÍTULO:

REQUISITOS TÉCNICOS PARA EMBARCAÇÕES DO TIPO SDSV
– SHALLOW DIVING SUPORT VESSEL –

- ABNT NBR 5383-1: Máquinas elétricas girantes. Parte 1: Motores de indução trifásicos – Ensaio.
- k. ANSI/NETA ATS-2009: Standard for acceptance testing specifications for Electrical Power Equipment and Systems.
- l. Publicações IMCA:
 - IMCA M 103, Guidelines for the design and operation of dynamically positioned vessels.
 - IMCA M 109, A guide to DP-related documentation for DP vessels.
 - IMCA M 117, The training and experience of key DP personnel.
 - IMCA M 125, Safety interface document for a DP vessel working near an offshore platform.
 - IMCA M 166, Guidance on failure modes and effects analysis (FMEA).
 - IMCA 182 MSF, Guidelines for the Safety Operation of DP Offshore Supply Vessels.
 - IMCA M 190, Guidance for developing and conducting annual DP trials programmes for DP vessels.
 - IMCA M 196, Guidance on the design, selection, installation and use of uninterruptible power supplies on-board vessels.
 - IMCA M 203, Guidance on simultaneous operations (SIMOPS)).
 - IMCA M 205, Guidance on operational communications.
 - IMCA M 206, A guide to DP electrical power and control systems.
 - IMCA M 220 Guidance on operational activity planning.
 - IMCA C 002 Guidance on competence assurance and assessment: Marine Division.
 - IMCA D 010, Diving operations from vessels operating in dynamically positioned mode.
 - IMCA D 014, IMCA international code of practice for offshore diving.
 - IMCA D 015 - Mobile/portable/daughtercraft surface supplied systems (aplicável somente para modal “pai e filho”).
 - IMCA D 010 - Diving operations from vessels operating in dynamically positioned mode
D 018 - Code of practice for the initial and periodic examination, testing and certification of diving plant and equipment.
 - IMCA D 023 - Diving Equipment Systems Inspection Guidance Note (DESIGN) for surface orientated (air) diving systems.
 - IMCA D 035 - The selection of vessels of opportunity for diving operations.
 - IMCA D 039 - FMEA guide for diving systems.
 - IMCA D 040 - DESIGN for mobile portable surface supplied systems (aplicável somente para modal “pai e filho”).
 - IMCA M 134 - A comparison of moored and dynamically positioned diving support vessels

TÍTULO:

REQUISITOS TÉCNICOS PARA EMBARCAÇÕES DO TIPO SDSV
– SHALLOW DIVING SUPORT VESSEL –

m. Publicações MTS:

- MTS DP Vessel Design Philosophy Guidelines Part 1 and Part 2.
- MTS DP Operations Guidance Prepared Through the Dynamic Positioning Committee of the Marine Technology Society to Aid in The Safe And Effective Management of DP Operations Part 1 and Part 2.
- TECHOP_GEN_01, Technical and Operational Guidance - Power Plant Common Cause Failures.
- TECHOP_ODP_01_(D), Technical and Operational Guidance - FMEA Testing.
- TECHOP_ODP_02_(D), Technical and Operational Guidance - Blackout Recovery.
- TECHOP_ODP_03_(D), Technical and Operational Guidance - Evaluation of Protection Systems.
- TECHOP_ODP_04_(D), Technical and Operational Guidance - FMEA Gap Analysis.
- TECHOP_ODP_05_(O), Technical and Operational Guidance - DP Operations Manual.
- TECHOP_ODP_06_(D), Technical and Operational Guidance - DGNSS Position Reference Sensors.
- TECHOP_ODP_08_(D), Technical and Operational Guidance - Annual DP trials and Gap Analysis.
- TECHOP_ODP_09_(D), Technical and Operational Guidance - A Method for Proving the Fault Ride-Through Capability of DP Vessels with HV Power Plant.
- TECHOP_ODP_10_(D), Technical and Operational Guidance - External Interfaces.
- TECHOP_ODP_11_(D), Technical and Operational Guidance - Cross Connections.
- TECHOP_ODP_12_(O), Technical and Operational Guidance - Defining Critical Activities Requiring Selection of Critical Activity Mode.
- TECHOP_ODP_13_(D), Technical and Operational Guidance - Control Power Supplies and Auto Changeovers.
- TECHOP_ODP_14_(D), Technical and Operational Guidance - PRS and DPCS Handling of PRS.

5. SISTEMA DE QUALIDADE

5.1. O Sistema de gestão da qualidade da FRETADORA para os produtos e ou serviços a serem fornecidos a AFRETADORA deve estar em conformidade com a ISO 9001:2000 (Sistemas de Gestão da Qualidade – Requisitos), sendo que as exclusões de itens do referencial normativo

devem estar justificadas. As evidências da conformidade deverão ser apresentadas à afretadora quando solicitado.

5.2. A FRETADORA deve demonstrar sua capacidade de:

- a. Fornecimento de produtos e serviços que assegurem a satisfação do cliente mediante o atendimento aos seus requisitos.
- b. Melhoria contínua da eficácia do sistema de gestão da qualidade.
- c. Realização das alterações que porventura sejam identificadas como barreiras necessárias para evitar a reincidência de incidentes registrados na embarcação ou por abrangência de investigação em unidade similar.

5.3. PLANO DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA

5.3.1 Deverá haver um Sistema de Gestão da Manutenção do navio, conforme mencionado na alínea “k” do subitem 4.1.3, que contemple, pelo menos, os seguintes itens:

- a. Ensaio termográficos de acordo com a norma ABNT NBR 15572, com frequência anual.
- b. Calibração quinquenal e testes trienais de atuação dos relés de proteção dos disjuntores para verificar se estão de acordo com os valores ajustados no estudo de curto circuito e seletividade. Os relés devem possuir "scroll" com o registro dos últimos vinte eventos, no mínimo.
- c. Teste de calibração dos thrusters, com frequência anual.
- d. Teste de resistência de isolamento, com frequência anual e ôhmica trienal. Os testes deverão estar de acordo com as seguintes normas:
 - IEEE Std 43-2000: Recommended practice for testing insulation resistance of rotating machinery.
 - ABNT NBR 5383-1: Máquinas elétricas girantes. Parte 1: Motores de indução trifásicos – Ensaio.
 - ANSI/NETA ATS-2009: STANDARD FOR ACCEPTANCE TESTING SPECIFICATIONS for Electrical Power Equipment and Systems.

As medições deverão ser executadas a cada 12 meses e os valores deverão ser corrigidos para a temperatura de 40°C.

- e. Inspeção completa dos barramentos incluindo inspeção visual, limpeza dos isoladores e torque adequado nos parafusos com frequência quinquenal.
- f. Substituição das baterias dos sistemas de controle da geração, distribuição, propulsão e de controle de DP dentro do prazo de garantia dado pelo fabricante. Caso a FRETADORA faça o controle da medição de condutância para o diagnóstico dos

equipamentos a cada 6 meses, com o devido registro no Plano de Gestão da Manutenção, o prazo poderá ser estendido.

- 5.3.2 A FRETADORA deve realizar as manutenções preventivas e preditivas nos equipamentos do sistema de Posicionamento Dinâmico, com sistema de uso reconhecido na indústria de petróleo e/ou de uso geral em todas as embarcações da própria empresa.
- 5.3.3 Todos os sistemas e subsistemas de DP (controle, propulsão, geração e distribuição de energia) devem constar no plano de manutenção, que deve possuir pelo menos: instruções para execução das atividades, registros de atividades relevantes, ferramenta para planejamento das manutenções, exportação de listas de manutenções filtradas (ex: vencidas, a vencer, de determinado componente etc.).
- 5.3.4 As atividades de manutenção devem ser realizadas de acordo com o planejado, dentro da margem de tolerância. Para qualquer postergação deliberada deve haver uma análise de risco devidamente registrada no sistema de gestão da manutenção.
- 5.3.5 O histórico das atividades do Sistema de Gestão da Manutenção deverá ser preservado.
- 5.3.6 O cumprimento das exigências mínimas não isenta a FRETADORA da obrigação de manter todos os seus equipamentos e sistemas íntegros, mantidos e seguros para o pleno atendimento do objeto contratado.

6. SEGURANÇA, MEIO AMBIENTE E SAÚDE – SMS

- 6.1. A embarcação deverá ser provida de diques de contenção e sistema de recuperação ao redor de todos os pontos em que haja possibilidade de ocorrência de vazamentos de óleos e graxas, tais como: sistemas hidráulicos dos equipamentos, tomadas de recebimento, boca e suspiros dos tanques de Diesel, entre outros.
- 6.2. Deverá ser dotada de sistema de tratamento de esgoto sanitário e atender os limites estabelecidos pelo CONAMA.
- 6.2.1 Todo o sistema deverá estar em conformidade com as normas de Segurança, Meio Ambiente e Saúde ocupacional da AFRETADORA, conforme ANEXO IV - REQUISITOS DE SMS deste contrato (PP-1PBR-00230).
- 6.3. Deverá dispor de triturador de resíduos alimentares que atenda às exigências feitas no Anexo V da MARPOL 73/ 78 quanto ao tamanho do material triturado.
- 6.4. A embarcação deverá tratar os resíduos alimentares conforme a legislação aplicável.
- 6.5. Deve possuir caixa apropriada para o armazenamento de lâmpadas que possuem material tóxico no seu interior.
- 6.6. A embarcação deverá planejar e controlar o armazenamento e o descarte do lixo e resíduos a bordo conforme a legislação aplicável.

6.7. ENFERMARIA

6.7.1 A embarcação deve possuir uma enfermaria com materiais e equipamentos que atendam a legislação vigente.

6.7.2 A FRETADORA será responsável pela disposição, manutenção e controle dos medicamentos e produtos para a saúde, inclusive quanto aos prazos de validade.

7. AMBIENTES DE TRABALHO E ACOMODAÇÕES

7.1. CLIMATIZAÇÃO

7.1.1 Todos os ambientes confinados da embarcação, sejam estes de lazer, descanso ou trabalho, deverão dispor de ar condicionado individual ou servido por sistema de ar condicionado central (porém com controle local para o ambiente) capaz de manter a temperatura ambiente e demais parâmetros conforme previstos na Norma ABNT NBR16401, para finalidade “Conforto”, considerando as condições climáticas do litoral brasileiro.

Tabela 1 – Condições internas para verão

Finalidade	Local	Recomendável		Máxima	
		(A) TBS (°C)	(B) UR (%)	(A) TBS (°C)	(B) UR (%)
Conforto	Residências	23 a 25	40 a 60	26, 5	65
	Hotéis				
	Escritórios				
	Escolas				

7.1.2 Deverá haver termômetro de bulbo úmido a bordo, devidamente calibrado, para a comprovação dos parâmetros de climatização, sempre que for solicitado pela AFRETADORA.

7.2. RUÍDO INTERNO

7.2.1 Os limites máximos de ruído a bordo da embarcação devem atender a recomendação da IMO “CODE ON NOISE LEVELS ON BOARD SHIPS, IMO RESOLUTION” e atualizações vigentes.

7.3. CAMAROTES PARA USO DA FISCALIZAÇÃO DA AFRETADORA

7.3.1 Devem ser disponibilizados dois camarotes individuais para uso da fiscalização, localizados no mesmo nível dos oficiais (Comandante e Chefe de Máquinas), com as características abaixo:

- a. Possuir dois monitores para reprodução das imagens de quaisquer das câmeras do mergulho, do sistema de navegação e do sistema de CFTV.

- b. Um aparelho de televisão para reprodução de TV via satélite.
- c. A comutação das imagens no monitor de vídeo citado na alínea (a) desse subitem deverá ser comandada a partir de cada camarote.
- d. Possuir dois pontos de rede para conexão de um notebook à rede interna da embarcação e à rede da AFRETADORA.
- e. Um ramal interno para comunicação com todos os setores da embarcação.

7.4. ESCRITÓRIO DA FISCALIZAÇÃO

7.4.1 O ambiente deve possuir:

- a. Uma mesa de reunião para, pelo menos, seis lugares, posicionada de tal forma que fique afastada das anteparas.
- b. Seis cadeiras.
- c. Dois computadores para uso administrativo tipo desktop: um conectado à rede da AFRETADORA e o outro à rede interna da embarcação.
- d. Estação de trabalho composta de mesa com gaveteiro, sobre a qual os computadores da alínea “d” deverão ser instalados.
- e. Ambos os computadores descritos na alínea (d) devem ser interligados aos seguintes dispositivos:
 - Uma impressora.
 - Um nobreak.
 - Um roteador Wi-Fi.
- f. Os computadores citados na alínea (d) deverão ter a opção de compartilhar dois monitores de vídeo, um teclado e um mouse, ambos sem fio.
- g. As câmeras de monitoramento, interligadas ao sistema de CFTV, deverão ser, no mínimo: duas câmeras fixas para monitoramento de toda a área de lançamento no convés principal de popa, duas câmeras móveis com zoom para monitoramento das áreas de lançamento/recolhimento do sinete e LDB (para SDSV na modalidade Pai & Filho).
- h. A estação de trabalho no escritório da fiscalização deverá ser equipada com os seguintes monitores de vídeo: dois compartilhados entre os computadores citados na alínea (d). dois para reprodução das imagens capturadas por quaisquer das câmeras dos mergulhadores, com comutação comandada a partir do escritório da fiscalização. um para a exibição da imagem do software de navegação e um para visualização, em tempo real, das imagens gravadas no NVR interligado ao CFTV.

Nota: todos os monitores devem ser visualizados a partir da estação de trabalho da fiscalização, posicionados a uma distância e altura que proporcionem uma visualização ergonômica das telas.

- i. Os computadores citados na alínea (d) deverão ser conectados a uma TV, de pelo menos 52”, que transmitirá as imagens desses computadores durante reuniões e vídeo conferências.
- j. O aparelho de TV citado na alínea (l) também deverá receber o sinal de TV via satélite.
- k. Um ramal interno para comunicação com todos os setores da embarcação.
- l. Um ponto de voz do Sistema de Telefonia da FRETADORA disponível 24 horas por dia para ligações DDD para telefones fixos e celulares em todo o território nacional, sem ônus para a AFRETADORA. Deve ser fornecido um aparelho telefônico sem fio e com viva voz.
- m. Um ponto de voz da rede cabeamento estruturado da AFRETADORA. Deve ser fornecido um aparelho sem fio, com alcance nos seguintes ambientes: camarote da fiscalização e sala de operações.
- n. Além dos para conexão pontos de rede dos computadores (tipo desktop) da estação de trabalho da fiscalização à rede interna da embarcação e à rede da AFRETADORA, deverão ser disponibilizados dois pontos de rede adicionais com cabos de conexão (patch cord) para interligação de um notebook externo à rede interna da embarcação e à rede da AFRETADORA.
- o. Dois rádios VHF, um fixo e outro portátil.
- p. Dois rádios UHF portáteis.
- q. Um sistema de comunicação por canal aberto (Fonoclama) que permita a comunicação simultânea com o passadiço, o escritório da fiscalização, a sala de rádio, a sala de controle das operações.
- r. Um frigobar.

7.5. SALA DE OPERAÇÕES

7.5.1 O ambiente deve possuir:

- a. Duas cadeiras adicionais para uso do suporte técnico operacional e da fiscalização, durante acompanhamento dos serviços.
- b. Um computador para uso do Técnico de Operações com acesso à rede interna da embarcação.
- c. Uma impressora.
- d. Seis pontos de rede, sendo três para conexão à rede interna da embarcação e três para conexão à rede da AFRETADORA.

- e. Um cabo de conexão (*patch cord*) para interligação do notebook de uso dos técnicos AFRETADORA à rede interna da embarcação e a rede da AFRETADORA, na sala de operações.
- f. Um ramal interno para comunicação com todos os setores da embarcação.
- g. Um ponto de voz do Sistema de Telefonia da FRETADORA disponível 24 horas por dia para ligações DDD para telefones fixos e celulares em todo o território nacional, sem ônus para a AFRETADORA. Deve ser fornecido um aparelho telefônico sem fio e com viva voz.
- h. Um ponto de voz da rede cabeamento estruturado da AFRETADORA. Deve ser fornecido um aparelho sem fio e com viva voz.
- i. Três rádios VHF portáteis.
- j. Dois rádios UHF portáteis.
- k. Um sistema de comunicação por canal aberto (Fonoclama) que permita a comunicação simultânea com o passadiço, o escritório da fiscalização, a sala de rádio, a sala de controle das operações.

7.6. AMBIENTE PARA PROMOÇÃO DE BEM ESTAR FÍSICO

- 7.6.1 A embarcação deverá possuir um ambiente com equipamentos para promover o bem estar físico da tripulação e seus passageiros.

7.7. OFICINA

- 7.7.1 A embarcação deverá dispor de oficina capacitada para realizar atividades de usinagem, soldagem e caldeiraria para a confecção de coletores de amostras de água e/ou sedimentos, integração de equipamentos da AFRETADORA, dentre outros serviços. Para tanto, a oficina deve possuir, no mínimo:

- a. Furadeira de coluna.
- b. Torno mecânico.
- c. Equipamento para solda oxicombústível (Solda Oxiacetilênica) e corte oxicombústível (Oxicorte).
- d. Equipamento para soldagem elétrica.
- e. Esmeril de bancada.
- f. Cortadeira com disco abrasivo.

- 7.7.2 Os equipamentos de solda oxicombústível (Solda Oxiacetilênica) e corte oxicombústível (Oxicorte), deverão ser disponibilizados para eventuais trabalhos externos no convés da embarcação.

8. TRANSFERÊNCIA DE PESSOAS

8.1. TRANSFERÊNCIA VIA CESTA, FUNDEIO OU GANGWAY

- 8.1.1 A embarcação deverá estar habilitada para realizar a transferência de pessoal para outras embarcações/plataformas quando autorizada pela AFRETADORA. Portanto, deverão estar disponíveis, operacionais e devidamente certificados todos os recursos necessários para esta transferência, tais como guindastes, coletes, cestas, etc.
- 8.1.2 As operações de transferência de pessoal deverão atender os requisitos de segurança da legislação brasileira e das normas da AFRETADORA. O Procedimento de Transferência de Pessoas da FRETADORA deverá ser disponibilizado para análise da AFRETADORA em até 10 dias úteis antes do início dos testes de aceitação do navio e deverá atender plenamente o TRANSFERÊNCIA DE PESSOAS POR CESTA DE TRANSBORDO (PE-1PBR-00243) e TRANSPORTE MARÍTIMO DE PESSOAS (PE-1PBR-00241).

9. AUTONOMIA

9.1. COMBUSTÍVEL

- 9.1.1 A embarcação deverá ter autonomia em combustível suficiente para operar por no mínimo 21 (vinte um) dias sem interrupção para abastecimento.
- 9.1.2 Não obstante as demais capacidades de armazenamento de quaisquer outros líquidos a bordo tais como lastro, água doce, água potável, óleo lubrificante, etc., a embarcação deverá manter condições de estabilidade conforme critérios da Sociedade Classificadora, assim como, manter condições de navegabilidade e suportar a realização das operações previstas em contrato desde o primeiro dia até o último dia da autonomia especificada. Assim sendo, os propulsores principais e thrusters deverão estar adequadamente submersos durante todo o período de sua autonomia. Da mesma forma, as condições de inclinação devem permitir desenvolver normalmente a atividade-fim da embarcação.
- 9.1.3 Deverá ser demonstrado por memória de cálculo que, no calado máximo de verão, a embarcação possui tanque de óleo diesel disponível com volume suficiente para garantir a autonomia solicitada.
- 9.1.4 Com o intuito de subsidiar a FRETADORA para determinação do volume de óleo diesel necessário, segue uma sugestão de distribuição por modo de operação, relevando que tal distribuição sugerida pela AFRETADORA não eximirá a FRETADORA de cumprir com a autonomia exigida:
- Em posicionamento dinâmico (DP): 75% (setenta e cinco por cento).
 - Em navegação: 09% (nove por cento).

c. Sob máquinas: 07% (sete por cento).

d. No Porto ou fundeada: 09% (nove por cento)

9.1.5 A FRETADORA deverá informar a capacidade de armazenamento de óleo diesel e o consumo da embarcação (m³/ dia), em cada modo de operação.

9.1.6 Para transferência de óleo diesel, a embarcação deverá atender o padrão PP-2LMS-00311 – GUIA PARA OPERAÇÕES OFFSHORE DE TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO DIESEL.

9.1.7 A embarcação deve possuir oleômetro (medidor volumétrico de óleo transferido) para controle do volume transferido. Com certificado emitido por empresa credenciada e dentro de sua validade, conforme normas nacionais.

9.1.8 A embarcação deverá dispor de bandejas de contenção, com volume mínimo de 200 l (duzentos litros), em cada tomada de óleo combustível disponível na embarcação para operação de transferência de diesel.

9.2. ÁGUA DOCE

9.2.1 A embarcação deverá ser autossuficiente em água doce, caso contrário, deverá arcar com as despesas oriundas de seu abastecimento.

9.3. OUTROS CONSUMÍVEIS

9.3.1 A embarcação deverá dispor de instalações que acomodem e condicionem de forma adequada outros consumíveis necessários para garantir a autonomia compatível com aquelas de combustível. Desta forma, a mesma autonomia (operação contínua sem necessidade de retorno para o porto) deve ser atendida por: óleos hidráulicos e lubrificantes, peças de reposição com ciclo de vida menor do que a autonomia, etc.

10. PROPULSÃO

10.1. VELOCIDADE DE SERVIÇO

10.1.1 A embarcação deverá ser capaz de desenvolver velocidade contínua de serviço não inferior a 10(dez) nós (velocidade média) para o calado de verão ("SUMMER DRAFT") e estado de mar até BEAUFORT 5 em qualquer época durante o decorrer do contrato.

10.2. SISTEMA PROPULSIVO

10.2.1 A embarcação poderá possuir sistemas de propulsão do tipo hidrojato, Diesel – Elétrico ou Diesel – Direto desde que haja salvaguardas suficientes para a execução segura da missão industrial até os limites estabelecidos no contrato.

NOTA: Caso a propulsão não seja do tipo hidrojato, o navio deve ser capaz de suportar operações na modalidade Pai&Filho, com a utilização de LDB.

11. CONDIÇÕES DE OPERAÇÃO E CARACTERÍSTICAS ESPECIAIS

11.1. CONDIÇÕES DE POSICIONAMENTO DINÂMICO

11.1.1 A embarcação deverá ser dimensionada para ter capacidade de posicionamento dinâmico nas condições ambientais determinadas **para Condição Degradada no pior caso de falha simples**, suficiente para permitir a total segurança das operações de inspeção, manutenção e apoio à implantação de novos sistemas submarinos com auxílio de mergulho raso, considerando as seguintes condições limite, colineares e em todas as direções da embarcação:

- a. Velocidade do Vento: 20 nós.
- b. Velocidade de Correnteza (superfície): 1,0 nó.
- c. Onda: Hs de 1,5m com períodos de pico de 7 a 12 seg.
- d. Spectrum de Onda: JONSWAP ($\gamma = 3,30$)

NOTA 1: As condições acima não devem ser parâmetros limitantes para a realização das operações previstas em contrato. A embarcação afretada deverá ser capaz de manter posicionamento dinâmico para a execução das tarefas descritas no contrato, mesmo com altura significativa de onda, vento e correnteza de superfície superiores aos valores informados, mas sempre de acordo com a segurança operacional de redundância da classe DP2, conforme CAMO-ASOG da embarcação, ou outras limitações, conforme o TAM.

NOTA 2: Para Condição Degradada deve ser considerado o pior caso de falha simples (WCF) definido no FMEA.

11.1.2 A embarcação deverá ser capaz de manter disponível “*in loco*” a mesma potência propulsiva apresentada no documento *DP Capability Plot*, que deve ser emitido por uma terceira parte.

11.1.3 Os diagramas deverão ser elaborados com base no IMCA M140 e calculados conforme os itens abaixo:

- a. Intervalo de 5 em 5 graus ou menor, tanto na condição intacta quanto na condição de pior falha simples de projeto, conforme indicado no DP-FMEA.
- b. Gráficos dos coeficientes de ondas, vento e correnteza versus ângulo de incidência.
- c. Calado de operação, áreas vélica e molhada identificadas,
- d. Capacidade propulsiva para cada propulsor conforme as curvas de eficiência propulsiva (n), coeficiente de empuxo (Kt) e coeficientes de torque (Kq) versus o coeficiente de avanço (J), o seu tipo e sua localização no casco.

- e. Perdas mecânicas e perdas relacionadas à correnteza.
- f. Perdas devido à interferência tanto em relação ao casco quanto a outros propulsores a bordo e de forma a não causar ruídos que possam inviabilizar o uso de qualquer equipamento acústico.
- g. Indicar o consumo elétrico para cada caso apresentado.
- h. Os documentos de referência e os softwares utilizados na análise devem estar indicados.

11.1.4 Em nenhuma circunstância somente a velocidade de correnteza indicada no sistema de DP poderá ser usada para definir limites operacionais.

12. SISTEMA DE POSICIONAMENTO DINÂMICO

12.1. CLASSIFICAÇÃO DO SISTEMA DE POSICIONAMENTO DINÂMICO

12.1.1 A embarcação deve possuir, no mínimo, notação do Sistema de Posicionamento Dinâmico Classe 2 (DP2), conforme “IMO MSC Circular 645 (IMO MSC. 1 Circular 1580)”. O sistema DP deverá ser capaz de manter automaticamente o posicionamento e o aproamento da unidade, intacta ou degradada, até a pior simples falha de projeto.

12.1.2 Seu sistema de propulsão, geração e distribuição de energia deve ser dimensionado e configurado de modo a possibilitar a execução dos trabalhos objetos do contrato em condições classe DP2 com total segurança operacional.

12.2. SISTEMA DE REGISTRO DE DADOS

12.2.1 A embarcação deverá dispor de sistema de aquisição, armazenamento (*datalogger*) e disponibilização das informações do sistema DP (Controle do DP, controle de propulsão e PMS).

12.2.2 Deverá ser possível montar gráficos de tendência (*trends*), imprimir, exportar e visualizar os dados via softwares compatíveis com o MS Office e o registro de gravação deve compor um histórico de pelo menos 30 dias. Os dados devem incluir, mas não se limitar a:

- a. Tensão, corrente, frequência, potência ativa e reativa dos geradores e do sistema de distribuição de energia elétrica.
- b. Potência consumida pelos thrusters, totais e individuais, rotação, passo (*pitch*) e direção/ ângulo dos thrusters, propulsores principais e leme (comando e *feedback*).
- c. Parâmetros principais de pressão e temperatura dos motogeradores e dos motores de thrusters, assim como dos seus elementos principais associados.

- d. *Status* dos dispositivos de interrupção (disjuntores, contadores etc.) dos geradores, thrusters, transformadores e de interligação e demais parâmetros essenciais para o controle do posicionamento dinâmico da unidade.
- e. *Status* dos sistemas de UPS para alimentação do controle de geração e propulsão e dos circuitos de interligação entre estes.
- f. Informações dos sensores de vento, aproamento (*gyros*) e MRUs.
- g. Informações da correnteza calculada pelo DP, posição da embarcação disponibilizada pelos sistemas de referência e calculada pelos controladores de DP, *status* de cada sistema de posicionamento (controle do DP, controle do *joystick* independente e controle de propulsão).
- h. Lista de eventos e alarmes do sistema de controle do DP, de controle de propulsão e do PMS.

12.2.3 O relógio interno do sistema de aquisição eletrônico de dados deve ser sincronizado com o relógio do Sistema de Gerenciamento de Energia (PMS), com o relógio do controle de DP, com relógio do CFTV, com o relógio do controle dos sistemas da missão industrial da embarcação e com os relógios dos relés de proteção, isto é, todos os relógios desses sistemas devem estar sincronizados entre si.

12.3. SISTEMA DE GERAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA (SGE)

12.3.1 A Capacidade de Geração, Gerenciamento e Distribuição de Energia (SGE) deverá ser dimensionada de tal modo que possibilite a execução das atividades objeto do contrato em condições de total segurança operacional e sem interrupções. Em nenhum momento poderá existir falha isolada, em qualquer equipamento do SGE, que resulte em *blackout* e/ou perda de posição. Na ocorrência de qualquer falha, a configuração e a redundância do sistema, em termos de equipamentos isolados, deverão ser capazes de manter o posicionamento estável da embarcação.

12.3.2 Na ocorrência de um *blackout* parcial por perda da metade das semi-barras, que leve à perda da redundância do sistema de geração de energia, os sistemas associados à missão industrial deverão possuir alternativa de alimentação redundante.

12.3.3 O sistema elétrico da geração principal deve ser aterrado por alta resistência nos neutros dos geradores ou por transformadores de aterramento em todas semi-barras com geradores conectados.

12.3.12 O Sistema de Geração e Distribuição de Energia (SGE) deve possuir um sistema de gerenciamento de energia (PMS - Power Management System) para realizar as tarefas de supervisão, automação e controle dos elementos principais da planta de geração e distribuição de energia. As funções mínimas requeridas do PMS:

- a. Controle remoto de partida e parada de motores diesel e grupos motogeradores em qualquer configuração de operação dos barramentos do sistema elétrico.
- b. Controle remoto dos disjuntores de geradores, de interligação dos transformadores e alimentadores de grandes cargas conectados aos barramentos da geração principal.
- c. Modo de divisão de carga ativa assimétrica de geradores para possibilitar manutenção ou teste.
- d. Partida e conexão automáticas de grupos motogeradores.
- e. Exibição de eventos e alarmes referentes aos sistemas de geração e distribuição de energia, auxiliares, de propulsão e de UPS e baterias, com alarmes sonoros e visuais.
- f. Telas que permitam visualização e acompanhamento pelo operador dos status detalhados com parâmetros operacionais relevantes de: motores diesel, geradores, transformadores, sistemas de resfriamento, dos grandes motores elétricos, óleo combustível, óleo lubrificante, ar comprimido, sistemas de UPS e baterias.
- g. Recuperação automática de blackout parcial e total da embarcação, que realize reestabelecimento de todas as cargas de geração e de propulsão automaticamente (*full blackout recovery*), com duração máxima de 3 minutos. A seleção dos thrusters ou propulsores principais para o modo DP pode ser manual remota ou automática.
- h. A Recuperação automática de blackout deve ser efetuada independentemente do sistema de geração de emergência.
- i. Funções de prevenção de blackout: limitação ou redução de potência de VFD de thrusters e propulsores e outras grandes cargas e inibição de partida de grandes cargas, esta última somente quando for aplicável.

12.3.5 As demais funções existentes no PMS devem estar adequadamente configuradas conforme definidas nos documentos de projeto (estudo de coordenação e seletividade da proteção, descrições funcionais/ filosofias de operação do sistema elétrico e do PMS etc.) de modo a funcionar conforme o esperado pelo fabricante e pelos operadores, com informações corretas e confiáveis.

12.3.6 Para operação com os barramentos da geração principal segregados (duas ou mais ilhas de geração), em condição de carregamento máximo, o PMS não deve limitar a potência máxima dos geradores em menos de 95% da sua potência nominal. Qualquer imposição de limitação da potência máxima dos geradores, transformadores ou thrusters programada na lógica do PMS ou de outro sistema de controle deve ser considerada nas análises de “*DP Capability Plot*” e no Balanço de Cargas Elétricas.

12.3.7 Sem prejuízo da devida concordância da AFRETADORA, caso a embarcação pretenda ser operada, em DP, com os barramentos da geração principal interligados (única ilha de

geração), esse modo de operação deve ser considerado ainda na fase de projeto da embarcação, seguindo as recomendações apresentadas no documento "TECHOP_ODP_09 – A Method for Proving the Fault Ride-Through Capability of DP Vessels with HV Power Plants" da "Marine Technology Society" (MTS), e será mandatória a notação de classe (emitida pela Sociedade Classificadora da unidade) específica para esse tipo de operação.

12.3.8 Os sistemas de UPS para alimentação do controle de geração e propulsão deverão estar localizadas em salas climatizadas. Caso não seja possível, as ações adotadas para lidar com a redução da vida útil devem constar do Plano de Gestão da Manutenção a ser enviado para AFRETADORA.

12.3.9 O SGE deve estar documentado, com suas funções de controle e proteção configuradas para a operação contínua e segura, dentro da classe DP esperada.

12.3.10 Deverão ser fornecidos pela FRETADORA os diagramas unifilares necessários à completa compreensão do sistema elétrico, desde os painéis de geração principal até os painéis principais de iluminação com indicação de todas as cargas. As cargas dos sistemas de UPS e quadros de iluminação não precisam ser detalhadas.

12.3.11 O Balanço de Cargas Elétrica deve apresentar o seguinte conteúdo mínimo:

- a. Introdução resumindo a configuração do sistema elétrico considerada para cada análise de cada um dos cenários de operação (quantidade de geradores operando, status dos disjuntores de interligação, thrusters em operação, principais equipamentos da missão industrial em operação, etc.).
- b. Análise de condições de carregamento máximo para os principais cenários de operação da embarcação: trânsito / navegação, manobra (aproximação de estruturas e embarcações), modo DP em *standby*, modo DP nas operações da missão industrial, modo DP no pior caso de falha, emergência e atracado no porto.
- c. Resumo indicando o carregamento máximo dos geradores e transformadores para cada cenário de operação, indicando o percentual de carregamento em relação a potência nominal.
- d. Especificamente para os thrusters, para os cenários de operação em modo DP, a potência máxima consumida a ser considerada deve ser obtida do estudo de "*DP Capability Plot*" para a condição ambiental definida na seção 11.1.

12.3.12 Deve ser apresentada Filosofia de Operação do Sistema elétrico descrevendo todas possíveis configurações de operação do sistema associadas a cada uma das principais atividades / operações da unidade, detalhando informações tais como: quantidade de geradores operando, *status* dos disjuntores de interligação, *thrusters* em operação, principais equipamentos da missão industrial em operação, etc. Nessa filosofia, também devem ser descritas resumidamente as lógicas de intertravamento e das principais manobras do sistema

TÍTULO:

REQUISITOS TÉCNICOS PARA EMBARCAÇÕES DO TIPO SDSV
– SHALLOW DIVING SUPORT VESSEL –

elétrico (sincronismo manual e remoto de geradores e barramentos, transferência de carga entre barramentos em situação de contingência, etc.).

12.3.13 Devem ser apresentados à AFRETADORA os seguintes estudos avaliando todo sistema elétrico principal e de emergência de forma integrada, desde os painéis de geração principais até os painéis principais de iluminação, incluindo todos os equipamentos do sistema DP e da missão industrial a qual a embarcação se destina.

- a. Estudo de Curto-Circuito.
- b. Estudo de Falta a Terra.
- c. Estudo de Coordenação e Seletividade da Proteção.

12.3.14 O Estudo de Coordenação e Seletividade da Proteção deve descrever resumidamente a filosofia de proteção de todo sistema elétrico principal e de emergência de forma integrada. A coordenação e seletividade da proteção do sistema elétrico deverá considerar todas as configurações de operação dos barramentos de geração principal definidas para a unidade.

12.3.15 Deve ser emitido como anexo do Estudo de Coordenação e Seletividade da Proteção ou como documento individual as tabelas de ajustes de proteção dos dispositivos de proteção de todos os painéis de geração principais até os painéis principais de iluminação, incluindo os painéis que alimentam os sistemas da missão industrial da unidade.

12.4. OPERADORES DE PRAÇA DE MÁQUINAS

12.4.1 Os operadores do PMS devem possuir familiarização com as particularidades da embarcação e treinamento do fabricante com o sistema operacional utilizado, incluindo procedimentos operacionais utilizados a bordo.

12.4.2 Durante a operação da unidade, deve sempre estar na sala de controle de máquinas um operador qualificado na interpretação e uso do sistema, com experiência na embarcação ou em sistema similar.

12.5. FMEA (“FAILURE MODE AND EFFECTS ANALYSIS”)

12.5.1 O Sistema de DP (controle, propulsão e geração) deve ter sido submetido a uma análise de confiabilidade do tipo FMEA (“*Failure Mode and Effects Analysis*”) que deve ser iniciada na fase de projeto e continuada até a entrega da embarcação pelo estaleiro. Deve ser executada por entidade independente do estaleiro e dos fornecedores de equipamentos. A elaboração do FMEA deve seguir as recomendações do MTS e do IMCA associadas, tanto no desenvolvimento das análises de falha quanto nos testes de campo.

12.5.2 O documento deve conter uma análise teórica do sistema de posicionamento dinâmico com detalhamento de todas configurações de operação em modo DP que a embarcação esteja projetada para operar e dos sistemas de DP até o nível de componente, incluindo equipamentos

auxiliares, com seus modos de falha e respectivos testes de campo (*FMEA Proving Trials*) para comprovação das premissas iniciais.

- 12.5.3 Os testes de campo do FMEA devem ser realizados nas configurações operacionais do sistema elétrico que a embarcação esteja projetada para operar em modo DP: barramentos de geração principal segregados (duas ou mais ilhas de geração) ou interligados (única ilha de geração), em diferentes condições de carregamento.
- 12.5.4 Do mesmo modo, os testes de campo do FMEA devem ser realizados nos modos disponíveis de controle de DP utilizando sistemas de referência de posicionamento absolutos e relativos existentes.
- 12.5.5 Na versão final do FMEA as conclusões e recomendações devem conter todas as não-conformidades identificadas tanto na parte teórica quanto nos testes de campo, classificadas conforme sua criticidade, identificando as consequências e a urgência da solução a ser adotada. Deve também ser entregue pela FRETADORA uma versão atualizada das ações realizadas para cumprir as recomendações do estudo.
- 12.5.6 Análises adicionais do tipo FMEA devem ser executadas caso sejam requeridas pela AFRETADORA ao longo do contrato em caso de: incidentes relacionados ao DP, operação em configurações do sistema DP diferentes dos avaliados na última revisão do FMEA situações que comprometam a confiabilidade da embarcação quanto à atividade-fim ou instalação de novos equipamentos e implementação de melhorias (*“upgrade”*).
- 12.5.7 Deverão ser analisados os sistemas auxiliares, adicionalmente ao preconizado na IMO Circ.645 e IMO MSC. 1 Circular 1580, incluindo combustível, resfriamento, pré-aquecimento, pré-lubrificação, lubrificação e hidráulico / pneumático / elétrico de atuação.
- 12.5.8 O procedimento do *FMEA Trials*, a ser emitido antes da aceitação, deve conter minimamente as informações conforme documento IMCA M212 "*Example of an Annual DP Trials Report*", deve ser enviado à AFRETADORA de forma a informar sobre os testes contidos no FMEA realizados, como foram realizados e os não testados. A AFRETADORA poderá refazer alguns testes do *FMEA Trials* e outros não testados durante a aceitação da embarcação. Todos os sistemas e equipamentos devem ser analisados considerando-se o seu grau de criticidade em caso de falha.

12.6. OPERADORES DE DP

- 12.6.1 A FRETADORA deve sempre manter na sala de controle de DP guarnecida por operadores de DP qualificados por entidade reconhecida pela IMO. Os operadores devem possuir Certificado de Operador de Posicionamento Dinâmico (*DPO “Certificate”*) dentro do prazo de validade e "*Log Book*" atualizado atendendo as recomendações do IMCA.

12.6.2 Os operadores devem possuir familiarização com as particularidades da embarcação e treinamento do fabricante com o sistema operacional utilizado. Adicionalmente, devem possuir domínio dos procedimentos operacionais utilizados a bordo.

12.7. DOCUMENTAÇÃO TÉCNICA PARA SISTEMA DP

12.7.1 As salas de controle de máquinas e o passadiço devem ser equipadas com um acervo organizado que permita consulta imediata por parte dos profissionais do sistema DP (seja de convés ou máquinas). Entre o material de referência necessário deve constar no mínimo: os principais documentos de projeto (diagramas, estudos, especificações, topologias, relatórios de comissionamento, etc.), os manuais dos fabricantes dos equipamentos ou softwares pertinentes ao sistema DP, procedimentos específicos da FRETADORA, da AFRETADORA e das entidades afins, tais como, IMO, IMCA, MTS, Classificadora, etc.

12.8. SOFTWARE DE CONTROLE DE DP

12.8.1 O software de DP da unidade deve permitir operação em modo ABSOLUTO (aproamento e posição fixas), e também operação em modo RELATIVO (aproamento e posição relativas à outra unidade de superfície), dentro da Classe DP contratual. Estes modos de operação devem fazer parte da análise e testes de FMEA.

12.9. PROTEÇÕES PARA AS ESTAÇÕES DE CONTROLE DE DP

12.9.1 Todas as portas reservas da rede devem ser desabilitadas para evitar acesso físico a esta, com exceção da porta dedicada para manutenção utilizada pelo fabricante e técnico de eletrônica da embarcação. Todas as portas USB reservas devem ser desabilitadas. A entrada USB utilizada para salvar telas deve ter o "autoexec" desabilitado ou uma solução de proteção equivalente.

12.9.2 A estação de controle de DP deve possuir uma janela pop-up para informação/ confirmação na mudança do modo de operação manual para o DP ou vice-versa.

12.10. FUNCIONALIDADES ADICIONAIS DO SOFTWARE DP

12.10.1 Possuir, no software dos controladores do DP, as funções de:

- a. Previsão de deriva do tipo "Motion Prediction Analysis" ou similar (com variáveis de tempo, distância, trajetória e velocidade, para condições reais e hipotéticas).
- b. Geração de Diagramas de Capabilidade ('Capability Plots' ou 'DP footprints') capazes de simular falhas de thrusters, geradores ou barramentos, tanto para condições 'on-line' (existentes no momento da análise) quanto para condições hipotéticas (condições ambientais manualmente definidas para vento, corrente e onda).

12.11. Sistemas de Referência de Posição

- 12.11.1 No mínimo 02 (dois) sistemas de posicionamento por satélite (DGNSS), independentes e alimentando simultaneamente os controladores DP.
- 12.11.2 Cada DGNSS deve possuir telas de monitoramento individual com recursos para monitoramento do posicionamento e da deriva da unidade.
- 12.11.3 Cada DGNSS deve possuir redundância nos diferentes sinais de correção, sendo pelo menos uma correção via satélite e 02 (duas) correções via rádio diferentes (frequências distintas e estações transmissoras redundantes, com alcance abrangendo todo o cenário operacional da unidade – exemplos: IALA-MRB e UHF).
- 12.11.4 Cada DGNSS deve receber “*input*” de 02 (dois) sensores de aproamento (*gyros*) e 02 (dois) sensores de referência de movimento (MRU). Qualquer falha nestes sensores deve gerar alarme.
- 12.11.5 A unidade deve possuir um sistema de posicionamento relativo baseado em sinal laser, com possibilidade de uso simultâneo de pelo menos dois alvos-refletores instalados na embarcação assistida. Estes alvos devem ser do tipo prisma e devem ser fornecidos e mantidos pela FRETADORA. O sistema escolhido pode ser, por exemplo, do tipo *Cyscan* ou *Fanbeam*. Três alvos-refletores devem ser providos pela FRETADORA com possibilidade de serem instalados na plataforma assistida.
- 12.11.6 A unidade deve possuir um sistema de posicionamento relativo baseado em sinal de radar, com código de ID para identificar diferentes alvos através de sinal digital, com possibilidade de uso simultâneo de pelo menos dois *transponders* instalados na embarcação assistida. Estes *transponders* devem ser fornecidos e mantidos pela FRETADORA. O sistema escolhido pode ser, por exemplo, do tipo *RADius* ou *RadaScan*. Três *transponders* (intrinsecamente seguros) devem ser providos pela FRETADORA com possibilidade de serem instalados simultaneamente na plataforma assistida.
- 12.11.7 Para operações próximas a unidades flutuantes (embarcações, UEPs etc.), os dois sistemas relativos supracitados devem ser utilizados simultaneamente no modo “*follow target*” ou modo similar de operação.
- 12.11.8 Adicionalmente, deve-se atender ao padrão PE-2SUB-00117 – SISTEMAS DE POSICIONAMENTO E MONITORAMENTO PARA UNIDADES A SERVIÇO DA PETROBRAS, quanto às características técnicas dos SRPs.

12.12. SISTEMAS DE SENSORES

- 12.12.1 As quantidades, características técnicas, precisão e acurácia das bússolas giroscópicas, MRUs, sensores de vento e de quaisquer outros sensores da embarcação devem atender as

recomendações mínimas da Classe DP II e o padrão PE-2SUB-00117 – SISTEMAS DE POSICIONAMENTO E MONITORAMENTO PARA UNIDADES A SERVIÇO DA PETROBRAS. Caso haja discrepâncias entre as exigências de Classe e o padrão citado, prevalecerá o que for mais restritivo.

- 12.12.2 A falha de qualquer um dos sensores deve apresentar alarme sonoro e visual no sistema de DP, além deste ser capaz de realizar a votação (com descarte) entre eles. Áreas de sombras em sensores de ventos devem ser conhecidas e registradas pelos DPOs.

13. SISTEMA DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

13.1. MANUSEIO DE CARGAS

A embarcação deverá possuir guindaste para recolhimento e movimentação de cargas no convés, na massa d'água e no leito marinho, atendendo, no mínimo, a cargas de 2 ton SWL na profundidade de 50 m (cinquenta metros).

Nota 1: caso o guindaste possua capacidade para cargas superiores à carga mínima especificada, esta capacidade deverá ser integralmente disponibilizada para uso da AFRETADORA.

Nota 2: a FRETADORA não poderá fazer substituições nos elementos que compõem o sistema de movimentação de cargas sem autorização prévia da AFRETADORA.

14. INSPEÇÕES E TESTES AFRETADORA

- 14.1. A AFRETADORA realizará inspeções e testes iniciais para a aceitação da embarcação em que serão verificados os requisitos mínimos deste documento para os sistemas de DP, propulsão, geração de energia e itens relacionados à missão industrial.

- 14.2. Também serão realizadas inspeções e testes periódicos ao longo do contrato, com frequência anual. Neste caso, a FRETADORA será informada da ocorrência do evento com antecedência mínima de 14 dias corridos.

- 14.3. O escopo dos testes de aceitação para início do contrato será enviado à FRETADORA em até 60 (sessenta) dias após a aprovação da contratação pela AFRETADORA

- 14.4. A FRETADORA deverá enviar o Procedimento Executivo dos Testes de Aceitação, 30 (trinta) dias após o recebimento do escopo e a AFRETADORA analisará e aprovará este documento até a data de início dos testes. O procedimento será considerado aprovado caso a AFRETADORA não se pronuncie até a data de início dos testes.

- 14.5. A embarcação também deverá ser testada após quaisquer modificações nas suas instalações que sejam realizadas ao longo do contrato e/ou de docagens. Os escopos dos testes

TÍTULO:

REQUISITOS TÉCNICOS PARA EMBARCAÇÕES DO TIPO SDSV
– SHALLOW DIVING SUPORT VESSEL –

serão enviados à FRETADORA até o penúltimo dia de obra, de acordo com o cronograma apresentado à AFRETADORA. O retorno da embarcação à operação estará condicionado a inexistência de pendências impeditivas.

- 14.6.** A AFRETADORA acompanhará a docagem da embarcação, através dos relatórios periódicos emitidos pela FRETADORA para monitoramento da evolução da manutenção, assim como poderá realizar visitas técnicas durante o período de docagem.
- 14.7.** Na ocorrência de incidentes, a AFRETADORA poderá solicitar testes que avaliem o desempenho e a confiabilidade da embarcação após os mesmos, conforme os parâmetros estabelecidos em contrato e de acordo com as boas práticas operacionais (incluindo abrangência de incidentes).
- 14.8.** A FRETADORA deverá disponibilizar pessoal técnico especializado para realização das inspeções e testes, apresentando todas as informações solicitadas pela AFRETADORA, necessárias ao bom andamento dos serviços.
- 14.9.** O objetivo das inspeções e testes será avaliar o desempenho e a confiabilidade dos equipamentos da embarcação para garantia da segurança dos processos.

(Fim do documento)