



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA AMAZÔNIA ORIENTAL

01/651

PORTARIA CPAOR/Com4ºDN/ComOpNav/MB Nº 2, NA DATA DA ASSINATURA.

Autoriza, em caráter excepcional e precário, a singradura no rio Pará e região dos estreitos de comboio do tipo "RO/RO Caboclo.

O CAPITÃO DOS PORTOS DA AMAZÔNIA ORIENTAL, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 135, do Comando de Operações Navais, de 27 de novembro de 2018, combinado com a Portaria MB/MD nº 37, do Comandante da Marinha, de 21 de fevereiro de 2022, e conforme o preconizado na alínea b, inciso I, art. 4º da Lei nº 9.537/97, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), resolve:

Art. 1º Autorizar, em caráter excepcional e precário, pelo período de 1 (um) ano, a singradura no rio Pará e região dos estreitos de comboio do tipo "RO/RO Caboclo", com duas barcas, pertencente à empresa J. F. OLIVEIRA NAVEGAÇÃO LTDA., utilizando empurradores principais com as seguintes características:

a) 1º RO/RO Caboclo 1:

- Comprimento total: 21,50 m;

- Boca: 7,50 m;

- Pontal: 3,00 m;

- Calado: 2,63 m;

- Potência Total : 1700HP; e

- Equipamentos de auxílio a navegação: agulha magnética, ecobatímetro, radar,

AIS classe "A" e carta eletrônica.

b) 2º RO/RO Caboclo 2:

- Comprimento total: 28,30 m;

- Boca: 8,00 m;

- Pontal: 3,95 m;

- Calado: 3,53 m;

- Potência Total : 2306 HP; e

- Equipamentos de auxílio a navegação: agulha magnética, ecobatímetro, radar,

AIS classe "A" e carta eletrônica.

§ 1º As dimensões do comboio deverão ser de, no máximo, 220,30 m de comprimento, 30,10 m de boca e 3,53 m de calado máximo.

63044.000466/2024-02

§ 2º O comboio será composto por até duas barcaças.

§ 3º O comboio deverá ser composto por balsas de até 96 m de comprimento, 30,10 m de boca e 3 m de calado.

Art. 2º Deverão ser adotadas as seguintes medidas cautelares:

§ 1º As passagens pelos furos da região dos estreitos deverão ser executadas com a presença do Comandante da embarcação no passadiço.

§ 2º O comboio deverá ser acompanhado por um empurrador auxiliar, que deve:

I – possuir sistema de propulsão e governo com características semelhantes às do empurrador principal;

II – possuir equipamento de comunicações VHF, HF, telefonia por satélite devendo ser rotineiramente testados com o empurrador principal;

III – possuir equipamento AIS, classe “A”, que deverá estar em funcionamento (recepção e transmissão de sinais ativados) durante todo o percurso em que o empurrador auxiliar estiver acompanhando o comboio;

IV – possuir capacidade/potência para abarrancar o comboio, com segurança;

V – navegar nas proximidades do comboio principal, até o limite máximo de 0,5 MN de distância do comboio;

VI – apoiar o empurrador principal nas situações de pane e emergência, provendo assistência imediata;

VII – acompanhar o empurrador principal nos trechos críticos, a saber: trecho entre o furo do Ituquara e o furo do Limão, volta do Mutunquara, curva do S, Pedra do Vira-Saia, ilha da Borralha e volta do S;

§ 3º O comboio deverá ser acompanhado por uma lancha batedora, que possua equipamento de comunicação VHF. Nas proximidades de curvas e voltas, realizará alarme antecipado e chamada geral no canal VHF 16, com informações sobre o comprimento do comboio e nome do empurrador principal.

§ 4º Em situações de pane ou emergência envolvendo o empurrador auxiliar, o comboio deverá abarrancar até que o empurrador auxiliar apresente condições de continuar a viagem ou ser substituído. Nesse caso, a CPAOR deverá ser informada, tão logo seja possível, do novo empurrador auxiliar; e

§ 5º Visando o adequado acompanhamento e controle dos comboios, a CPAOR deverá ser informada, com, no máximo, 72 h de antecedência, sobre a composição do comboio e correspondente empurrador auxiliar.

§ 6º Os comboios devem navegar pelos furos do Boiuçu, Tajapuru, Limão e Ituquara, por serem mais largos e retilíneos.

§ 7º A precedência nas voltas e curvas é sempre do maior comboio que estiver trafegando nas proximidades.

§ 8º Especial atenção deverá ser tomada por ocasião das passagens nos furos do Boiuçu, Tajapuru, Limão e Ituquara, na volta do S, na volta do Machaquali, na curva do Vira Saia, na volta do Macujubim, na volta do Pauxis, na volta do Mutuquara, na volta do Pampeiro e no estirão do Piteira (delimitado pela ilha do Piteira), onde:

I – a velocidade máxima é de 5 nós;

II – não são permitidos o cruzamento e a ultrapassagem; e

III – não é permitido abarrancar.

§ 9º No caso da visibilidade ser reduzida para menos de 0,6 MN, o comboio deve cumprir o previsto nas regras especiais para evitar abalroamento na navegação interior,

previstas no Capítulo 11 da NORMAM-202/DPC e abarrancar, exceto nos pontos citados no parágrafo anterior;

§ 10 Não é permitida a navegação noturna (entre o pôr e o nascer do sol);

§ 11 Não poderá haver ultrapassagens entre comboios, com comprimento superior a 200 m, nem cruzamentos nas curvas e voltas. Nesse caso, deverá ser especificada no despacho a data e hora aproximada que o comboio navegará pela região dos estreitos;

§ 12 O comboio, com comprimento superior a 200m, que primeiro iniciar a singradura pelos estreitos terá a preferência. Os demais comboios, com comprimento superior a 200m, que estiverem nas proximidades da região dos estreitos deverão aguardar abarrancados; e

§ 13 O empurrador principal deverá possuir equipamento AIS, classe "A", que deverá permanecer em funcionamento (recepção e transmissão de sinais ativados) durante todo o percurso do comboio (do porto de origem ao porto de destino).

Art. 3º Fica revogada a Portaria nº 14/CPAOR, de 22 de janeiro de 2024.

Art. 4º A fim de permitir o tráfego e despacho dos comboios do tipo RO/RO Caboclo, esta Portaria entra em vigor na presente data.

EWERTON RODRIGUES CALFA
Capitão de Mar e Guerra
Capitão dos Portos

ASSINADO DIGITALMENTE