



MARINHA DO BRASIL

IJ/JA/20
001

CAPITANIA DOS PORTOS DA AMAZÔNIA ORIENTAL

PORTARIA Nº100 /CPAOR, 30 DE OUTUBRO DE 2017.

Autoriza a singradura de comboios
no rio Pará e região dos estreitos.

O CAPITÃO DOS PORTOS DA AMAZÔNIA ORIENTAL, de acordo com o contido no art. 4º, inciso I, alínea b, da Lei nº 9.537/97, de 11 de dezembro de 1997, lei de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional (LESTA) e no uso da delegação de competência que lhe confere a Portaria nº 10-65, de 31 de março de 2016, do Comando do 4º Distrito Naval, resolve:

Art. 1º Autorizar a singradura de comboios no rio Pará e região dos estreitos, pertencentes à empresa HIDROVIAS DO BRASIL – NAVEGAÇÃO NORTE S/A, utilizando o empurrador HB HYDRA, nº de inscrição 021E003637.

§ 1º O comprimento total do comboio deverá ser de, até 347,36 metros, boca de, até 53,35 metros e calado máximo (balsas) de 3,6 metros; e

§ 2º O comboio será composto de, no máximo, cinco colunas de cinco balsas, totalizando vinte e cinco balsas.

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

I - as passagens pelos furos da região dos estreitos deverão ser executadas com a presença do Comandante da embarcação no passadiço;

II - a entrada no furo do Itaquara não deverá ocorrer antes das 04:30h, a fim de alcançar a passagem pela Volta do Limão com iluminação diurna;

III - manter no centro da proa do comboio uma luz de rumo, para facilitar a visualização da direção da proa;

IV - a navegação na região dos estreitos deverá ser executada no meio dos furos, uma vez que a navegação nas margens torna-se perigosa quando o comboio for atingido por ventos fortes ou ocorrer problemas de propulsão e/ou governo;

V - as áreas de navegação onde é observado um fluxo maior de embarcações, principalmente no período noturno, próximo às margens do rio Amazonas e rio Pará, deverão ser evitadas, devido ao elevado tráfego de embarcações;

VI - os comboios devem navegar pelos furos do Boiçu, Tajapuru, Limão e Ituquara, por serem mais largos e retilíneos;

VII - deve ser realizada, obrigatoriamente, chamada geral nas proximidades das curvas e voltas;

VIII - a precedência nas voltas e curvas é sempre do comboio maior, tendo comboios com comprimento superior a 200 metros precedência sobre os navios;

IX - nas curvas e voltas dos furos do Boiçu, Tajapuru, Limão, Ituquara, especialmente 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):

a) a velocidade máxima é de 5 nós;

b) não é permitido cruzamento e ultrapassagem; e

c) não é permitido abarrancar.

X - 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 Inte. i, Capítulo 11 das Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior – NORMAM-02/DPC, e abarrancar, exceto nos pontos citados no item anterior;

XI - não é permitida a navegação noturna;

XII - se durante a singradura houver avaria grave em qualquer dos propulsores/motores do empurrador, o comboio deve abarrancar até que sejam restabelecidas suas condições normais ou substituído o empurrador, por outro que possua os mesmos requisitos (ou superiores);

XIII - não poderá haver cruzamentos ou ultrapassagens entre comboios com comprimento superior a 200 metros, neste caso deverá ser especificada no despacho a data e hora aproximada que o comboio navegará pela região dos estreitos; e

XIV - o comboio que primeiro iniciar a singradura pelos estreitos terá a preferência. O comboio que estiver nas proximidades da região dos estreitos deverá aguardar abarrancado.

XV - o comboio deverá ser acompanhado por um “Escort TUG” (empurrador auxiliar), que deve:

a) – possuir sistema de propulsão e governo com características semelhantes às do empurrador principal.

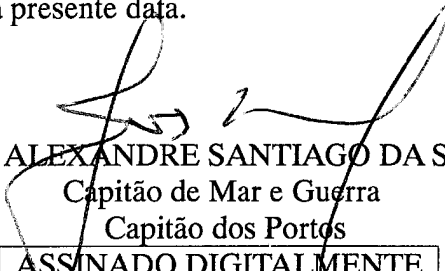
b) – possuir equipamento de comunicações VHF, HF, telefonia por satélite e rotineiramente testá-los com o empurrador principal;

c) – possuir equipamento AIS;

d) – possuir capacidade/potência para abarrancar o comboio, com segurança; e

e) – navegar de 0,5 MN a 3 MN avante do comboio, a fim de prover o alarme antecipado e informar às demais embarcações da presença do mesmo (tal ação poderá ser realizada por uma lancha, caso disponível).

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na presente data.


JOSÉ ALEXANDRE SANTIAGO DA SILVA
Capitão de Mar e Guerra
Capitão dos Portos

ASSINADO DIGITALMENTE

Distribuição:

Com4ºDN, DPC, ComGrupPatNavN, CFAOC, CFS, CPAP, CLSAOR, CP-03, CP-20 e Arquivo.

Organizações Extra-Marinha: ANTAQ, ARCON, GFLU, CESPOTOS, PROHAGE, CDP, FENAVEGA, CENTRONAVE, SINDARPA, CONAPRA, SINDICOM, SINDARMA, FEMAPA, FENAMAR, SYNDARMA, SINDANPA, NORTEPILOT, UNIPILOT, BARRA DO PARÁ e PARÁ RIVER PILOT.

Agências Marítimas: BRASSHIPPING LTDA, BRISA SHIPPING, PARANAV, WILSON SONS, NBC TRANSNV, OCEANUS, ARG SERVIÇOS MARÍTIMOS, CMA CGM DO BRASIL, TROPICAL e WILLIAMS SERVIÇOS MARÍTIMOS.