



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO

23/080.1

PORTARIA Nº 18/CPRJ, DE 10 DE FEVEREIRO DE 2021.

Estabelecimento de Parâmetros Operacionais para ramp-up de manobras experimentais no Terminal Caximbau e no Terminal Bardela.

O CAPITÃO DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº156, do Comandante da Marinha, de 3 de junho de 2004, de acordo com o Inciso I, do art. 4º da Lei nº 9.537/97, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), resolve:

Art. 1º Informar as seguintes atualizações referentes às manobras para acesso aos terminais da empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda.

§ 1º Para entrada e saída dos navios no canal do Terminal Caximbau e do Terminal Bardela, com a utilização do correntômetro e anemômetro:

I) Deverá ser verificada a intensidade do vento no anemômetro instalado pela empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda., sendo limitado a 12 nós; e

II) A velocidade da corrente para acesso aos Terminais está limitada em 0,5 nó (nas direções N/NE/NW), sempre com maré de enchente, visando afastar o navio dos pilares da Ponte Rio-Niterói, ou adotar a corrente de 0,2 nó com maré de vazante em qualquer direção.

§ 2º Considerações gerais para as manobras:

I) Navio Tipo: LOA 146 metros, boca extrema 30,5 metros e calado 7,5 metros. Para a entrada com destino ao Terminal Caximbau, o Terminal Bardela deverá estar preferencialmente desocupado. Na impossibilidade, poderá estar ocupado por embarcações com LOA máximo de 146 metros e boca máxima de 30,5 metros, individual ou em conjunto.

II) Ramp-up - Para o Terminal Bardela e Terminal Caximbau: LOA 92 metros, boca 24 metros e calado 7,9 metros. Após 5 manobras de entrada e 5 manobras de saída com este navio, a Praticagem emitirá um parecer referente a estas manobras. Para este Ramp-up, quando da entrada com destino ao Terminal Caximbau, o Terminal Bardela deverá estar preferencialmente desocupado. Mas, na impossibilidade, poderá estar ocupado por embarcações com LOA máximo de 146 metros e boca máxima de 30,5 metros, individual ou em conjunto.

63026.000697/2021-83

III) Antes da entrada dos navios, a empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda. deverá realizar a coordenação com a Empresa Camorim, certificando-se de que o quadro de boias da Camorim esteja ocupado por apenas uma balsa/barcaça amarrada sem a permanência de embarcações a contrabordo, que comprometam a utilização do canal da empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda. Nenhuma balsa ou barcaça deverá estar amarrada à boia em frente ao berço de amarração (DAT 4) no interior do canal, durante as manobras de entrada e saída dos navios. As boias V16 e V18 deverão estar livres de quaisquer embarcações e/ou balsas em suas proximidades durante todas as manobras (entrada e saída);

IV) A empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda. deverá manter comunicação com conhecidos usuários do canal, na tentativa de mitigar possíveis interferências durante o acesso das embarcações aos Terminais. Em paralelo, analisará a possibilidade de prover uma embarcação para atuar, de maneira proativa, junto às embarcações que possam interferir no trânsito e manobra de navio no canal;

V) Manobras de entrada e saída de embarcações dos Terminais do Caximbau e do Bardela:

a) O horário para a marcação de manobra (POB) de entrada e de saída de embarcações do Terminal da empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda. será de livre escolha e de responsabilidade do Terminal/Agente Marítimo.

b) Por ocasião da marcação da manobra, caberá ao Terminal e ao Agente Marítimo observar que, no momento do navio montar a boia 7, a corrente deverá estar dentro dos limites conforme ao inciso II, do §1º acima descrito. Caso a corrente esteja acima dos limites estabelecidos, competirá ao Comandante assessorado pelo prático, abortar a manobra.

c) Na entrada das embarcações, a manobra só poderá prosseguir caso no momento iminente à entrada no primeiro par de boias do canal o correntômetro indique as velocidades e direções de corrente compreendidas no inciso II, do §1º acima descrito, bem como, o anemômetro indique a intensidade do vento no valor correspondente ao descrito no inciso I, do §1º. Caso o correntômetro e/ou anemômetro não indiquem esses valores, a manobra deverá ser abortada (destino ao fundeio ou fora de Barra) sem ônus para a praticagem e remarcada oportunamente.

d) Na saída das embarcações a manobra somente poderá prosseguir caso no momento de iminência da desatracação o correntômetro indique as velocidades e direções de corrente compreendidas no inciso II, do §1º, bem como, o anemômetro indique a intensidade do vento no valor correspondente ao descrito no inciso I, do §1º, acima descrito. Caso o correntômetro / anemômetro não indiquem esses valores, a manobra deverá ser abortada sem ônus para a praticagem e remarcada oportunamente.

VI) As manobras de entrada e saída devem ser realizadas à luz do dia, com embarque do Prático limitado de 30 minutos antes do nascer do sol até 2 horas antes do pôr do sol;

VII) As defensas dos Terminais da empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda. deverão ser mantidas instaladas e em boas condições operacionais;

VIII) A critério do comandante do navio e do prático da manobra, as manobras de entrada e saída poderão ter assistência de um, dois ou mais rebocadores;

IX) Os navios deverão assegurar-se que seus dispositivos ECDIS estejam com as Cartas Náuticas da região atualizadas segundo o Aviso aos Navegantes S28/19 (Folheto 02/2019); e

X) A empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda. deverá notificar por escrito à Praticagem, a cada manobra, que as condicionantes dos incisos III e IV do §2º foram cumpridas.

§ 3º Considerações Finais:

I) Novas fases de ramp-up poderão ser planejadas e revisadas futuramente, de forma a elevar as dimensões do navio tipo com segurança, gradativamente;

II) Representantes da empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda. e da Capitania planejarão a realização de embarque de observador, com a finalidade de acompanhar as manobras experimentais de entrada e saída dos PLSV's;

III) Os Comandantes dos navios que operam nos terminais da empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda. deverão gerar relatórios das manobras realizadas. Estes relatórios deverão ser enviados para a Capitania dos Portos, empresa Baker Hughes Energy Technology do Brasil Ltda., Praticagem e Empresas interessadas. Os relatórios a serem emitidos para a Capitania devem ser enviados para o e-mail cprj.ofserv@marinha.mil.br, com cópia para cprj.secom@marinha.mil.br;

IV) Deverá ser realizada a dragagem de manutenção e novo levantamento batimétrico de todo o canal, com apresentação para esta Capitania do Levantamento Hidrográfico Categoria "A" aprovado pelo CHM, até o final do primeiro semestre de 2021. Este procedimento tem a finalidade de observação do comportamento do fundo e/ou possíveis deslocamentos de materiais submersos para o interior do canal; e

Art. 2º Esta Portaria cancela e substitui o FAX nº 100SEC20, datado de 17 de dezembro de 2019.

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

RICARDO JAQUES FERREIRA
Capitão de Mar e Guerra
Capitão dos Portos

ASSINADO DIGITALMENTE

Distribuição:

Com 1º DN

DPC

CP-20

Arquivo

Organizações Extra Marinha:

Autoridade Portuária do Rio de Janeiro

Praticagem do Rio de Janeiro