

ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES REFERENTES À CONSULTA PÚBLICA Nº 01 /2013

IMPORTANTE: As contribuições que não se tratam de alteração no texto da Metodologia, mas sim de Texto onde constem as contribuições e respectivas justificativas, deverão ser feitas por meio desta ficha. No item EXTRATO, deverá constar uma síntese da Nota Técnica, com no máximo 100 palavras. Esta ficha deverá ser preenchida e enviada para o e-mail cnap.consulta@planalto.gov.br. Todas as contribuições serão avaliadas e respondidas de forma consolidada em relatório específico.

NOME/IDENTIFICAÇÃO: SINDICATO DOS PRÁTICOS DO ESTADO DO AMAPÁ – PRATICAGEM DO AMAPÁ

CPF/CNPJ: 12.057.938/0001-27

EXTRATO: ACIDENTES NATURAIS E CATÁSTROFES QUE IMPACTAM NO MOVIMENTO DE NAVIOS E O SERVIÇO DE PRATICAGEM

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM- CNAP

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS- NOTA TÉCNICA

PRÓLOGO

“A navegação em estuários, assim como manobrar em portos e canais confinados, demandam grande sentimento náutico. Navios mercantes com dimensões cada vez maiores precisam ser constantemente guiados por estreitas vias de acesso aquaviárias, frequentemente com tráfego pesado. O práctico atua como parceiro do comandante em um exigido papel que requer longa experiência, bem como conhecimento específico da embarcação e do estuário. Em um tempo muito curto os prácticos têm que se familiarizar e adquirir a exata percepção das características e qualidades de manobra de um navio, desconhecido até então, enquanto considera as condições meteorológicas, correntes e marés, antes de definir rumos e dar as instruções de partida”

International Maritime Organization – IMO - Resolução A-960/23

“O Amapá continua a ser o único estado brasileiro que não pode ser alcançado por via rodoviária a partir de outros estados, a não ser por longas travessias de balsa ou navio a partir de Belém ou de outras cidades sem conexão com a malha rodoviária regional. Transportes aquáticos e aéreos são os meios disponíveis para se chegar ao Amapá. Esta situação tende a continuar por muito tempo”.¹

¹ O Amapá nos tempos do Manganês: Um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico – 1943-2000 – pg 68 – José Augusto Drummond, Mariângela de Araújo P. Pereira – Rio de Janeiro – Garamond - 2007

“Macapá não é uma cidade amazônica típica, em muitos aspectos. Quando se tornou a capital territorial, transformou-se, até certo ponto, numa cidade planejada, em termos de seu layout, arruamento e infraestrutura No entanto, em termos de saúde pública, coleta de lixo, saneamento básico, precariedade das habitações de baixa renda, fornecimento de energia, disponibilidade de serviços governamentais e profissionais e de certos equipamentos urbanos, Macapá é uma cidade que enfrenta muitas dificuldades tipicamente amazônicas”.²

“Atualmente, não há quaisquer grandes, médias ou pequenas hidrelétricas ou centrais termelétricas em construção no estado para aliviar o estrangulamento energético que, mais uma vez, assola o Amapá. As comunidades conectadas à rede estadual de distribuição e as isoladas tenderão a continuar numa situação de pré-escassez. Novos investimentos produtivos no estado que dependam intensivamente de energia ficam, portanto, difíceis ou inviáveis”

INTRODUÇÃO

No estado do Amapá existem apenas três terminais, sendo o único privado o da ANGLO AMERICAN, situado no município de Santana, no Estado do Amapá, onde atracam navios graneleiros em lastro, sendo sua principal carga o minério de ferro, extraído da Serra do Navio no Estado do Amapá. Seus acessos, assim como os da Companhia Docas de Santana (CDSA 1 e CDSA 2) constam da carta náutica número 206 da Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Portanto, no Estado do Amapá, o serviço de praticagem lida com externalidades que impactam pesadamente o desenvolvimento da região assim como das empresas que lá operam, gerando empregos, renda, desenvolvimento social, integração nacional e diversos aspectos do Interesse Público. É a porta de entrada e saída do Estado e sua principal via de troca de mercadorias e bens.

FATO OCORRIDO

Na sexta-feira, dia 29 de março, às 01:00h, ocorreu o desabamento do terminal da ANGLO AMERICAN e onde havia um navio atracado, o "MV Sabrina Venture". De acordo com os relatos dos envolvidos, houve um fenômeno de maré, onde o Rio Amazonas secou rapidamente e a enchente gerou tal volume de água deslocada que a velocidade da corrente foi muito superior ao normal e o navio que estava atracado praticamente ficou à deriva, arrancando o porto flutuante e, quase naufragando. Não ocorreu o naufrágio porque a tripulação cortou os cabos em tempo, situação tensa e de emergência. Na sequência, o navio ficou à deriva e foi de encontro ao porto petroleiro da ESSO (barcaças), também causando avarias. Seu casco foi perfurado e o navio teve água aberta, uma emergência combatida pelo comandante e sua tripulação.

² Idem – pg 78

A Praticagem do Amapá foi então comunicada e, independente de haver qualquer solicitação, imediatamente a estrutura permanente disponível acionou o prático de sobreaviso, colocando-o à bordo em menos de 1 hora após o ocorrido (o tempo de deslocamento até este terminal leva em média 45 minutos desde a estação dos práticos). Como o terminal estava destruído e afundado, impedindo o acesso do prático por automóvel, houve necessidade de conjugar o deslocamento por via terrestre e pela lancha de praticagem.

Neste momento os rebocadores azimutais estavam disponíveis com cabo passado no costado do navio, contudo, na posição em que o navio encontrava-se, a tendência era de bater nas balsas de óleo amarradas na bóia próxima ao terminal da ANGLO. O mestre do rebocador "ALCÂNTARA" estava muito preocupado com o iminente abalroamento, por não possuir em seu rebocador radares de modelos mais modernos, com GPS integrado, o que permitiria demonstrar-lhe se havia abatimento ou não.

Cabe lembrar que nesta situação as referências visuais são desfeitas no meio da confusão, então a preocupação do mestre era saber se estava fazendo o esforço de tração no sentido correto. Houve necessidade do prático acalmá-lo dando a sua certeza pessoal de que conseguiriam ir para vante. Não foi possível fundeio no local, havendo estruturas submersas e, também, por não haver espaço suficiente para o navio girar nas viradas de marés. Depois de passarem próximo aos outros rebocadores que encontravam-se amarrados na bóia (como somente existem manobras diurnas não existe prontidão de todos os rebocadores à noite) eles tiveram que vencer a forte corrente que os jogava primeiro para cima do terminal destruído e, depois, para os dois navios que estavam atracados nos terminais da CDSA 1 e CDSA 2. Tudo foi muito complicado com o navio inteiramente à matroca (sem propulsão e flutuando). A conclusão unânime dos envolvidos foi que, sem os rebocadores azimutais, orientados por experiente prático, a tragédia seria muito maior. Do mesmo modo, o fundeio a juzante do terminal e contra forte corrente seria impossível.

A máquina do navio somente ficou disponível cerca de 1 hora depois que o prático estava à bordo e quando o navio já estava em situação segura.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

De tal situação este sindicato chama a atenção da Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem dos seguintes fatos:

1. Rebocadores adequados são importantes para as situações convencionais e imprescindíveis para as de emergência. No caso, os rebocadores do tipo azimutal que foi solicitado por anos pela praticagem do Amapá e que são os únicos capazes de manobrar nas velocidades de correntes envolvidas, permitiu que as populações ribeirinhas fossem salvas de um esmagamento, assim como o tráfego local de pequenas

embarcações e empurradores.

Experiência, treinamento constante e qualificação profissional fazem toda a diferença nas horas em que o Interesse Público mais necessita. Para isso há de se permitir que o número de práticos seja sempre adequado à disponibilidade de manobras, permitindo a ininterrupta qualificação de toda a lotação de práticos. Não há como se escolher quem será o profissional que estará disponível nesta hora e, todos os práticos tem que ser capazes de cobrir várias situações.

2. Somente este terminal da ANGLO responde pela **quase totalidade das manobras de atracação e desatracação no Estado do Amapá.** A expectativa inicial é que levará muitos anos para a sua total reconstrução. Portanto o número de manobras que havia sido considerado nos cálculos para estabelecimento da lotação da ZP 01, geraram uma sobra de profissionais e de estrutura que ficará ociosa, com gastos constantes. Não há sentido em falar-se em desmonte de estrutura ou de diminuição de quadro de profissionais. Durante este período, como se compensará financeiramente a praticagem e como serão precificadas as manobras que atualmente continuam sendo executadas? Do mesmo modo, quando o terminal for reconstruído e voltar a operar, como ele remunerará a disponibilidade que foi mantida por sua causa?

Estes problemas são riscos inerentes à atividade da praticagem que sempre nortearam nossas preocupações. Temos certeza que contaremos com direcionamentos mais claros desta Comissão sobre como proceder e então precificar as manobras, de maneira a termos uma estrutura eficiente, ágil, permanentemente disponível, com profissionais qualificados e em número adequado.