

Alerta de práticos evitou maior dano

Eles informaram sobre risco de colisão do navio *Cap San Antonio*

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Os práticos a bordo do navio *Cap San Antonio* relataram o risco de colisão com os atracadouros da travessia de balsas Santos-Guarujá minutos antes do acidente. O alerta serviu para evitar maiores danos às estruturas e às embarcações que estavam no canal de navegação do Porto. Agora, o porta-contêineres passará por reparos atracado no cais santista e haverá vistorias para identificar as causas do sinistro.

O navio deixava o Porto de Santos no momento do acidente, no início da tarde de domingo. Após uma operação no Tecon, na Margem Esquerda (Guarujá), a embarcação seguia para o Porto de Paranaguá (PR). Ela tem 333 metros de comprimento e 48 metros de boca (largura). O cargueiro é capaz de transportar até 10,5 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), mas não estava totalmente carregado.

As causas do acidente ainda são apuradas. A vistoria na embarcação será fundamental para identificar se algum problema mecânico causou a colisão. Também será apurado se o *Cap San Antonio* contava com dois rebocadores, como determina a Marinha do Brasil.

Conforme apurado pela Reportagem, os práticos que estavam a bordo informaram sobre o risco de acidente minutos antes dele acontecer. A informação



Devido às avarias, navio de bandeira dinamarquesa voltará ao cais

não foi confirmada pelo Governo do Estado, responsável pela travessia entre Santos e Guarujá.

SINAIS

Para o engenheiro naval e professor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP) Marcelo Ramos Martins, isso pode ser um sinal de que havia algum problema na embarcação. No entanto, vários fatores podem ter causado a colisão.

“Se houve a comunicação de fato, ela foi realizada em função de algum evento que não era esperado. Em geral, eventos não são resultantes de uma única causa.

Sistemas complexos como este, em geral, têm várias barreiras de segurança. Quando acontece um acidente, é porque essas barreiras não atuaram como deveriam. E cada uma dessas barreiras está associada a um evento imprevisto”.

Martins aponta que é possível que tenha havido alguma falha mecânica, que pode ter sido no sistema de governo do navio. Outras possibilidades, como um erro de procedimentos, também pode ter colaborado para o acidente. Isso inclui o fato de que os rebocadores podem não ter respondido ou não foram demandados da maneira adequada.



Danos em parte da estrutura de atracação de balsas chamaram atenção mesmo um dia após o acidente



No domingo, o navio atingiu importantes equipamentos da travessia

“Um único evento não permitiria o acidente”.

INSPEÇÃO

Logo após o acidente, a embarcação foi deslocada para a área de fundeio do Porto, na Barra de Santos. O navio deveria ser inspecionado por uma empresa especializada, já que a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) pediu um laudo sobre as condições de navegabilidade do cargueiro.

Mas, por conta das condições do mar e do vento, os técnicos responsáveis não conseguiram chegar ao ponto onde o *Cap San Antonio* estava fundeado, a cerca de três quilômetros da costa. A saída, então, foi autorizá-lo a voltar ao cais santista para a verificação das condições da embarcação.

Porém, as autoridades ainda avaliam uma forma de garantir uma entrada segura do porta-contêineres. A ideia é evitar novos acidentes, já que o porta-contêineres está com avarias, pelo menos, no casco.

Especialistas do setor analisam riscos de novas ocorrências

Acidentes como o do *Cap San Antonio* tendem a ser cada vez mais frequentes no Porto de Santos. O motivo, segundo o advogado e especialista em seguros de embarcações Paulo Henrique Cremonese, é o aumento da dimensão das embarcações que vêm ao cais santista, o que também amplia os riscos de colisões.

“O que se viu, com certeza vai acontecer novamente. Cedo ou tarde. Essas coisas acontecem, por mais que os navios tenham avançado muito em tecnologia. Não só em engenharia naval, mas em informação. Tem o fato humano, erro de manutenção. Mas, de qualquer forma, a responsabilidade é sempre do navio”, destacou o especialista.

Segundo Cremonese, os riscos de acidentes são maiores conforme o tamanho das embarcações. O ad-

OPINIÕES



“Se o rasgo fosse maior do que a gente vê aparentemente nos vídeos, se ele (navio) tivesse adernado, contêineres cairiam no mar. Isso já aconteceu em Santos. Nesse caso, alguns podem ser retirados, outros não. Estamos sempre sujeitos a riscos”

Paulo Henrique Cremonese
Advogado e especialista em seguros de embarcações



“Se a gente quiser uma operação com risco zero, vai comprometer e limitar qualquer operação industrial. A ocorrência desse evento deve ser analisada, buscando identificar quais são as causas e as barreiras de segurança que não funcionaram”

Marcelo Ramos Martins
Engenheiro naval e professor da Poli-USP

vogado se refere aos navios de até 366 metros que poderão trafegar no canal de navegação do Porto de Santos, graças a uma autorização da Marinha do Brasil.

“Santos, aos poucos, melhora o seu calado, e os grandes navios, os supercarrier ou megacarrier, vão entrar e sair do Porto. É bom para a economia? De uma forma geral, é bom para os armadores? Muito bom, porque eles carregam mais cargas com menos tripulação e menos custos. Mas é mais perigoso”.

Por outro lado, para o engenheiro naval e professor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP) Marcelo Ramos Martins, há o risco de acidentes, mas ele não é maior em casos de navios de grande porte.

Segundo ele, o fato de o Porto de Santos ter previsão

de receber navios maiores leva a crer que a consequência, caso ocorra um acidente como esse ou pior, seja maior. Por isso, é preciso diminuir as chances de sinistros.

“Se a gente quiser uma operação com risco zero, vai comprometer e limitar qualquer operação industrial. A ocorrência desse evento deve ser analisada, buscando identificar quais são as causas e as barreiras de segurança que não funcionaram”, afirmou o professor universitário.

PREJUÍZOS

De acordo com o advogado, após o acidente, é hora de avaliar os prejuízos, que incluem, também, as cargas. Isto porque, com a colisão, algum contêiner pode ter se movimentado e sofrido avaria, assim como as mercadorias que estão dentro.

“Se o rasgo fosse maior do

que a gente vê aparentemente nos vídeos, se ele (navio) tivesse adernado, contêineres cairiam no mar. Isso já aconteceu em Santos. Nesse caso, alguns podem ser retirados, outros não. Alguns têm produtos químicos, outros não. Estamos sempre sujeitos a riscos”, afirmou Cremonese.

O advogado também aponta que acidentes como este chamam ainda mais atenção para a necessidade de cobrar planos de contingência das autoridades e um trabalho preventivo a ser realizado pelos armadores.

“Em uma sociedade como a que nós vivemos, não tem como não exigir dos armadores prevenção, máximo cuidados e reparação imediata em caso de danos”, destacou o especialista.