

Praticagem avisa sobre passagem de navios a 1.800 metros do ferry boat

Embarcação de carga tem prioridade de tráfego no canal do Porto de Santos e balsas devem parar atividade

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

Quando um navio chega ao Armazém 35, a 1.800 metros de distância do ferry boat, no canal do Porto de Santos, os práticos avisam os operadores das balsas para que a travessia Santos-Guarujá seja suspensa até a passagem da embarcação. Em relação ao tempo de antecedência, há uma variação conforme a velocidade da embarcação, mas o intervalo costuma ser de, no mínimo, sete minutos. As informações são da Praticagem de São Paulo.

“Na maioria das vezes, (o navio) opera abaixo da velocidade máxima (elevando o tempo até a travessia Santos-Guarujá). As balsas devem respeitar as orientações e aguardar a passagem dos grandes navios, cujo fluxo é coordenado pelo prático”, informa a Praticagem, em nota.

Segundo explicações enviadas para A Tribuna, a comunicação eficiente é essencial para evitar acidentes em áreas de intenso tráfego, como as travessias entre Santos e Guarujá, onde os práticos atuam como ponte de comunicação, garantindo que o navio siga o canal de forma segura, enquanto balsas e outras embarcações de menor porte aguardam a passagem. “O uso de sinais sonoros, apito ou sire-



Porta-contêineres Seaspán Empire bateu em duas balsas na noite de segunda-feira; ele tem 294 metros de comprimento por 32 de largura

ne também é empregado em conformidade com o previsto nas regras internacionais de manobra”.

De acordo com a Praticagem, o trecho tem características que exigem precisão para garantir uma navegação segura. “É extremamente sensível, por ser estreito, em curva e com tráfego intenso. É um dos poucos pontos do canal em que a Autoridade Marítima (Marinha) proíbe o cruzamento de dois navios (entrando e saindo)”.

Em se tratando do porta-contêineres Seaspán

Empire, de bandeira de Singapura, que bateu em duas balsas na noite de segunda-feira e mede 294 metros de comprimento por 32 metros de largura e tem 67 mil toneladas, era impossível parar a tempo de evitar a colisão, segundo a Praticagem.

“A margem para desvios é mínima. O que o prático tenta fazer nesses casos é não atingir em cheio uma embarcação que esteja cruzando o canal, para que ela não seja destruída nem afunde, deslizando pelo costado (lateral) do

navio, o que também é difícil, pois depende do movimento da outra embarcação e de conseguir enxergá-la ou não”.

Segundo a Praticagem, em um navio como esse, o primeiro ponto da água que se enxerga do passadiço (ponte de comando) está a mais de 300 metros da proa (frente) do navio. “Qualquer embarcação menor que esteja em distância inferior a esta não é vista por quem conduz o navio”, explica.

O ACIDENTE

O navio Seaspán Empire

colidiu contra duas balsas por volta de 22 horas de segunda-feira. Os marinheiros das embarcações se jogaram no mar, mas não houve feridos. As balsas estavam fora de operação, sem carros naquele momento.

O navio retornava do terminal de uso privado (TUP) da DP World, na Margem Esquerda e, no momento do acidente, se dirigia à barra para aguardar a liberação de espaço e retornar. A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) investiga o acidente.

Porta-contêineres não tinha espaço para atracar

Carregado com contêineres, o navio Seaspán Empire já havia entrado no Porto para descarregar, mas precisou voltar para a barra de Santos por falta de berço disponível na DP World. Foi quando o acidente aconteceu. O berço foi liberado na manhã seguinte, quando o navio retornou ao terminal e realizou a operação. O cargueiro já havia deixado o Porto ontem, segundo a DP World, que não quis detalhar os fatos.

Mas por qual motivo o navio recebe autorização mesmo sem espaço? A Autoridade Portuária de Santos (APS) afirma que cabe ao operador privado informar se há cais livre suficiente. A APS afirma que sua atuação se restringe à análise documental realizada por meio do sistema Porto Sem Papel (PSP), que reúne as anuências das autoridades intervenientes, como a própria APS, Anvisa, Polícia Federal e Capitania dos Portos de São

COMUNICAÇÃO

A comunicação entre Praticagem e balsas é feita via rádio, garantindo a troca de informações em tempo real do prático a bordo do navio com os mestres das balsas. Todas as informações do tráfego aquaviário, marés, ventos e profundidades são monitoradas 24 horas. O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar estabelece que, para navegação em canais estreitos, nenhuma embarcação pode atrapalhar outra que dependa exclusivamente do canal para trafegar com segurança. No canal de acesso do Porto de Santos, a ultrapassagem é proibida e o cruzamento deve ser evitado se comprometer o tráfego.

Paulo, entre outras, para autorizar a operação.

A APS diz ainda que confere a metragem de

cais livre e se ele é compatível com o comprimento do navio que irá atracar quando se trata

de cais público. “No caso específico do navio Seaspán Empire, no terminal DP World, a responsabilidade pela verificação do espaço de cais livre e da compatibilidade com o berço é do terminal privado. Após a concordância do operador, o agente marítimo dá andamento aos trâmites e recebe da Praticagem a confirmação do horário de início da manobra”, informa a administração do Porto de Santos.