

Ata da Reunião da Comissão de Transporte Hidroviário - Subcomitê do Sistema Lagunar de Jacarepaguá - 002/2014

Aos 14 de fevereiro de 2014, na sede da Câmara Comunitária da Barra da Tijuca, localizada na Av. Marechal Henrique Lott, 135, auditório, Barra da Tijuca, foi realizada a segunda Reunião da Comissão de Transporte Hidroviário do Subcomitê do Sistema Lagunar de Jacarepaguá.

Foi iniciada a discussão relembrando a reunião passada, ressaltando a importância dada para o estudo e possíveis consequências quanto ao uso e implementação do sistema hidroviário, não focando apenas na sua outorga, mas também em sua permanência sem resultados agressivos para o meio ambiente. O INEA lembrou que o sistema ora discutido trata-se de água salobra, e não doce, o que faria relevante diferença no projeto.

Como a plenária do Comitê de Bahia de Guanabara será dia 27 de fevereiro, os documentos legais já deveriam ser apresentados, estabelecendo-se o prazo de 15 dias antes para que as minutas estivessem prontas, e como documento final, uma resolução. A plenária aprovaria ou não a consultoria para elaborar o estudo da implantação do sistema hidroviário.

Foi informado que a licitação para a dragagem foi cancelada pelo ex-Secretário de Meio Ambiente, senhor Carlos Minc. Além disso, informou que o próximo encontro ainda está incerto, pois o contato essencial da Secretaria de Transportes, o Engenheiro Marcelo Resende, não está sendo localizado. Caso haja a reunião, indicou-se ou a sede da AciBarrinha, ou no Marina Clube, orientando-se aguardar para decisão.

Em seguida, o Dr. José Washington Castro Freire foi apresentado, especialista em Direito Marítimo, colocando-se à disposição para elucidar as dúvidas sobre segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição causada por embarcações, bem como outros aspectos, com possibilidade de, após essa reunião, realizar uma resolução para enviar à Casa Civil.

Iniciada a apresentação, o Dr. Castro ressaltou a segurança que o Transporte Aquaviário de passageiros e carga representa, sem deixar de esclarecer o quanto o Brasil ainda é precário nesta área. Explicou que a responsabilidade pelo transporte é necessariamente objetiva, sendo certo que só quando demonstrado caso fortuito ou de força maior, a responsabilidade pode ser afastada, sendo tal prova demonstrada pelo Acórdão do Processo

tramitado no Tribunal Marítimo. A responsabilidade civil, no entanto, quase sempre existe, havendo os devidos ressarcimentos, tanto para danos materiais quanto morais.

Em seguida, explicou conceitos, apontando como primeiro ponto, a Autoridade Marítima, que não regula valor de passagem, mas sim decide sobre rotas, se há interferência entre elas, se o transporte é seguro, e se há risco de poluição. O Capitão dos Portos é o representante da autoridade marítima aqui no RJ, sendo certo que passaremos a lidar com presença dos militares da Capitania assim que o projeto for implementado, bem como com a preocupação de enviar ofícios, documentos e resoluções relacionados ao serviço. A Marinha do Brasil só se preocupa com poluição que possa ser causada por embarcações, plataformas de petróleo (de qualquer empresa, de qualquer nacionalidade) e suas instalações de apoio.

O segundo ponto foi sobre embarcação. Ele viu a apresentação do Khandal sobre as embarcações e o sistema hidroviário a ser implantado. Deve haver uma licença de construção brasileira, e como a fonte de energia dos barcos é solar, acredita-se que será um ponto de discussão para a Marinha. Se a soma da Arquiação Bruta (volume) não ultrapassar o número de 100 a embarcação só precisará ser inscrita na Capitania e não precisará ser registrada no Tribunal Marítimo. Ultrapassando, haverá a necessidade da empresa entrar com o pedido de expedição de Registro de Armador.

Como terceiro ponto, o tripulante que irá manobrar os barcos. Não poderá ser apenas Arrais Amador, já que haverá a exploração comercial. O Khandal disse que não existe categoria de aquaviário para barco solar. Marinheiro Auxiliar de Convés – MAC, a princípio não seria a categoria correta para navegar os barcos em questão (tem que apresentar periodicamente testes de saúde, provas mais difíceis) pois pela regra pode tripular embarcações até 10 AB. Como as embarcações terão mais de 10 AB, haverá necessidade de ser Moço de Convés – MOC.

O quarto ponto foi o dualismo entre armador e proprietário. O primeiro prepara a embarcação para navegar explorando-a comercialmente, assumindo juridicamente todos os riscos inerentes ao negócio, enquanto que o proprietário figura apenas nos seus documentos para efeitos de transferência do bem. Foi dado como exemplo de armadores a Petrobras e a Vale.

O quinto ponto abordado foi sobre píer. Dr. Castro disse que deverá haver a aprovação da Capitania dos Portos, obedecendo suas regras, com manutenção periódica, iluminação, engenheiro responsável, e sendo necessária a apresentação de um projeto sólido. O INEA também deve ser incluído nesse caso (existe uma resolução CONAMA específica para píer).

O sexto ponto sobre dragagem. Citaram como possível modelo de implantação, o Projeto GeoBags, com duas ilhas artificiais. Foi esclarecido que todo o projeto precisa ser licenciado.

Quem aprova as linhas regulares, como sétimo item, junto às regras de tráfego, é o Município do Rio de Janeiro. O site da Capitania dos Portos é www.cprj.mar.mil.br, onde encontramos a guia NPCP (Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos, normas locais, já a Diretoria de Portos e Costas – DPC, emite as NORMAMs, que são normas nacionais que se aplicam ao Brasil inteiro). A Capitania dos Portos, com relação às atividades já existentes, concede a qualquer indivíduo o poder de denúncia. Quem dá a concessão tem que fiscalizar o que concedeu (poder público), o que geralmente, não acontece. No caso dos Jet Skis, como por exemplo, o novo estabelecimento “La Isla” que é condizente com pessoas alcoolizadas pilotando tal máquina, causam tumulto na área. Essa atribuição, no caso, é específica da Capitania dos Portos.

E em caso de acidentes de navegação, como nono ponto, a Capitania abriria um Inquérito e se houver poluição, e o representante ambiental até pode lavrar um auto, contudo só a autoridade marítima poderá multar. A princípio não existe a obrigação de um seguro ambiental, sendo de livre e espontânea vontade e responsabilidade do armador, se não existir do proprietário. O Tribunal Marítimo não tem poder de prender ninguém (administrativo) mas seus Acórdãos são prova com presunção de certeza.

Dr. Gustavo encerrou a apresentação do Dr. Castro, e deu prosseguimento ao planejamento das próximas reuniões, ratificou a incerteza da próxima reunião do dia 21. Dessa forma, até quarta-feira será liberado um email para confirmar a existência ou não da reunião, bem como detalhes desta.

No dia 25 de fevereiro, terça-feira, de 14h as 17h, ocorrerá o dia da água, no Marina Clube.

Rio de Janeiro, 14 de fevereiro de 2014.