

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Assunto: Encalhe do Navio Porta Contentores “C P VALOUR”

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

No dia 9 de Dezembro de 2005, navegava ao largo da ilha do Faial o navio Porta Contentores “ C P VALOUR “, de bandeira da Bermuda, registado no porto de Hamilton, propriedade da CP SHIPS UK, LDA, com sede em Beehive Ring Road, Gatwick, United Kingdon. Com 177 metros de comprimento fora a fora, 27 metros de boca, 9 metros de calado , cerca de 16.000 toneladas de deslocamento e com aproximadamente 9.600 toneladas de carga.

Da carga, toda ela contentorizada, constavam 3 contentores de carga perigosa constituída por líquidos inflamáveis (IMO classe 3), substâncias oxidantes (IMO classe 5.1) e artigos perigosos diversos (IMO classe 9).

Cerca das 16 horas, do mesmo dia 9, o Comandante do navio solicitou autorização à Capitania do Porto da Horta para fundear na baía da Praia do

Norte, a fim de proceder a pequenas reparações, informando contudo que manteria, pelos seus próprios meios, plena capacidade de manobra.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

A baía da Praia do Norte é conhecida, desde sempre, e como tal indicada nas cartas náuticas, como zona de fundeadouro sendo descrita na edição de 1981 do Roteiro do Arquipélago dos Açores de seguinte modo:

“ **Descrição da Costa** – Entre a ponta dos Cedros e a ponta dos Capelinhos, a Costa NW da ilha do Faial tem uma extensão aproximada de 6,5 milhas, desenvolvendo-se primeiro para SW até à baía da Praia do Norte e depois sensivelmente para W até à ponta dos Capelinhos. A parte W da baía da Praia do Norte é baixa e orlada por uma pequena praia de areia, situando-se aí o pequeno porto da Fajã, onde existe uma pequena povoação e um varadouro.

Batimetria e Perigos – Neste troço de costa a batimétrica dos 50 metros corre a cerca de 1 milha da linha de costa desde a ponta dos Cedros até à baía da Praia do Norte, mas depois aproxima-se de terra e desenvolve-se a cerca de 0.4 milha desta, não havendo quaisquer perigos para fora dela. Para dentro da batimétrica dos 50 metros a costa é também limpa não existindo quaisquer

perigos para a navegação, a qual deverá dar os resguardos a terra em função do estado do tempo e dimensões dos navios.

Fundeadouros – Ao largo da baía da Praia do norte existe um fundeadouro situado sobre o $Zv = 200^\circ$ à igreja da Praia do Norte. Os fundos são de areia, mas recomenda-se não fundear em profundidades inferiores a 20 metros e utilizar os fundos da ordem dos 35 metros. O fundeadouro não se encontra referenciado por qualquer sinalização luminosa”.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

Podemos, contudo, ainda recuar à edição de 1943 de Ancoradouros das Ilhas dos Açores da autoria do comandante Sarmiento Rodrigues na qual se afirma:

“ A Praia do Norte é uma povoação à beira mar com o seu varadouro, o porto da Fajã, composto por uma praia de calhau rolado, com um recanto de areia apenas. Ao largo da Praia do Norte pode um navio fundear em areia desde que não seja em menos de 20 metros. Um bom fundeadouro encontrá-lo-á até aos 35 metros.”

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

Podemos pois concluir que, não se tratando de uma zona portuária de pilotagem obrigatória e dependendo exclusivamente do Capitão do Porto da Horta a decisão de autorização para fundear, este analisou correctamente os elementos de que dispunha e autorizou, acertadamente, o navio Porta Contentores “ C P VALOUR “ a fundear.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

Cerca das 17 horas e 30 minutos o “ C P VALOUR “ estava encalhado. Não se sabe, por enquanto, o que terá ocorrido entre as 16 e as 17 horas e 30 minutos, porém, é no mínimo estranho que um navio autorizado a fundear e em aproximação ao fundeadouro, tenha encalhado com os ferros engolidos ou seja, para quem não conhece a terminologia náutica, com os ferros em posição que é tudo menos de fundear.

A 13 de Dezembro último, primeiro dia, de muitos, em que visitei o local, o “ C P VALOUR “ encontrava-se a cerca de 100 metros de terra, aproado a WSW, inclinado cerca de 6º a estibordo e apesar de ter alguns tanques de

duplo fundo rotos, com perda de fuel-óleo (IFO 380), a casa da máquina continuava intacta e a fornecer energia eléctrica. O calado à popa, na praia-mar, ultrapassava os 6 metros e à proa os 5 metros. Já tinham entretanto tido início, com o empenho de várias entidades tal, como prevê o Plano Mar Limpo, as operações de limpeza no areal da pequena praia ali existente.

O rebocador “ FOTIY KRYLOV “, com mais de 200 toneladas de tracção, já tinha efectuado, sem sucesso, várias tentativas de desencalhar o navio não podendo contudo, exercer a tracção máxima por rotura dos pontos de engate do cabo de reboque à popa do navio encalhado. É justo realçar o trabalho levado a cabo pelo rebocador “ ILHA DE SÃO LUÍS “, propriedade da Administração dos Portos do Triângulo e Grupo Ocidental, e respectiva tripulação que, em condições de tempo extremamente adversas conseguiram por duas vezes estabelecer o cabo de reboque, pondo em risco o navio e a sua própria vida.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

Da comparação batimétrica, junto ao navio, com as leituras de calados podia-se concluir que o navio estava assente numa vala por ele escavada e pelo diferencial de calados médios, a navegar e encalhado, podia-se também concluir que aproximadamente cerca de metade do deslocamento, mais ou

menos 8.000 toneladas, estavam assentes no fundo, sendo este constituído por uma fina camada de areia e pedra.

Como é público, foi deslocado para bordo um compressor a fim de pressurizar os tanques vazios e ainda não rotos, do duplo fundo. Mesmo considerando que fossem muitos os tanques vazios e poucos os tanques rotos e sabendo que, por razões de segurança, a pressurização teria de ser inferior a 0,7 bar o acréscimo de flutuabilidade nunca seria superior a 3.000 toneladas e portanto continuariam assentes no fundo cerca de 5,000 toneladas, pelo que, já neste dia 13 de Dezembro, se podia concluir que os meios disponíveis no local eram incapazes de remover o navio encalhado e que, a não ser que se envolvessem outros meios, este podia ser dado como perdido o que só veio a acontecer 14 dias depois, precisamente no dia 27 do mesmo mês.

Entretanto toda a carga IMO e ainda alguns óleos lubrificantes foram retirados de bordo, tendo a situação do navio vindo progressivamente a agravar-se, fruto das intempéries e de inadequadas dragagens efectuadas a estibordo do mesmo, passando a inclinação para 10° a 23 de Dezembro e para 17° a partir de 25 de Dezembro o que impossibilita a retirada dos contentores do porão por se tratar de um navio celular. Regista-se apenas como positivo a retirada pelo navio tanque “ MAGADIR “ de cerca de 500 toneladas de combustível, por transfega, de bordo do navio sinistrado ficando contudo ainda a bordo deste uma quantidade de combustível que deve ser ligeiramente inferior à que foi retirada.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

Qualquer expedição marítima está sujeita a perigos donde podem resultar perdas, danos e despesas para o navio, carga e pessoas envolvidas. Estes perigos chamam-se “riscos” ou mais comumente “fortunas de mar”. Quanto aos prejuízos deles resultantes dá-se o nome de “avarias”.

As perdas de navios resultantes de sinistros marítimos continuam a ser uma realidade, como se constatou com a perda do “C P VALOUR” pese embora todos os esforços desenvolvidos, nomeadamente no campo da tecnologia da prevenção e da consequente legislação.

A perda de um navio por encalhe, em virtude de caso fortuito, acontece quando o navio toca o fundo, ficando imobilizado e se torna impossível, pese embora os esforços desenvolvidos, voltar a flutuar e, neste caso, designa-se comumente por encalho “com fractura”.

A viagem do “C P VALOUR”, que provinha do Montreal (Canadá) com destino a Valência (Espanha) era portanto uma expedição marítima com carácter eminentemente internacional já que se pressupõe a existência de um transportador,

carregadores, proprietários de carga e seguradoras de diferentes países, que acabou num encalhe com “fractura”, ou seja, com perda total, na baía da Praia do Norte.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

O Direito Marítimo tem carácter eminentemente internacional, regendo-se portanto por regras que ultrapassam o âmbito nacional, as quais consideram que o proprietário de um navio é responsável, ainda que de forma limitada, não só pelos seus actos mas também por aqueles que são praticados pelos seus representantes ou mandatários. Tal leva-nos a poder considerar que o armador do “C P VALOUR” é responsável por tudo o que diga respeito ao encalhe do seu navio e respectiva remoção.

Nestes casos de encalhe fortuito com perda total, contrariamente ao que se possa imaginar o mais frequente é não se conseguir identificar o proprietário ou o armador e este abandonar o navio tal como já aconteceu há alguns anos com o navio “VIANA” no porto da Horta. Pelo que é público, sabemos que tal não é o caso e que o armador do “C.P.VALOUR” não só não abandonou o navio como tem prosseguido com várias diligências no sentido de minimizar os efeitos do acidente.

Importa pois, no meu modesto entendimento, proceder a uma reflexão sobre as consequências da decisão de dar como perdido o navio, sobretudo tendo presente a necessidade de defender adequadamente os interesses da nossa Região, onde fisicamente se reflectiram, reflectem e reflectirão as consequências do encalhe e se

irão repercutir os resultados das correctas ou incorrectas operações que se seguirão não esquecendo que o proprietário do navio sinistrado poderá vir a invocar a limitação de responsabilidade, ao abrigo das Convenções Internacionais que regulam esta matéria e que foram acolhidas pela nossa ordem jurídica.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

Tanto quanto é sabido, todas as diligências inicialmente empreendidas, embora sem resultados significativos, terão decorrido sob orientação e responsabilidade do rebocador “FOTIY KRYLOV” através de um contrato de salvamento que, suponho mas não tenho a certeza, tratar-se de um LOF 2000 (Lloyd’s Open Form 2000) eventualmente com inclusão da clausula SCOPI (Special Compensation Oil Pollution International Clause) o que aliás corresponde ao que a legislação nacional consagra no artigo 9º de Decreto - Lei n.º 203/98 de 10 de Julho.

Tratando-se de uma zona não portuária do domínio público marítimo, sobre a qual, para estes efeitos, a Região Autónoma dos Açores não tem jurisdição, cabe à Autoridade Marítima Nacional, de acordo com a resolução do conselho de Ministros n.º 25/93, de 15 de Abril exercer a autoridade do Estado, na pessoa do capitão do porto da área do sinistro tal como dispõe o artigo 13º n.º 1 do Decreto -Lei n.º 44/2002, de 2 de Março.

Suponho, porque de boa fé, que a Autoridade Marítima Nacional tenha vindo a exercer as suas competências porém julgo que quer esta Assembleia quer os

açorianos têm o direito de saber como tem sido exercida essa autoridade nomeadamente se foi elaborado o auto sumário, se foram ouvidos o comandante e restante tripulação do navio, se foi comunicado ao estado de bandeira o sinistro, se o Capitão do Porto da Horta esteve a bordo do navio sinistrado e quando foi notificado o proprietário do navio para apresentação do plano de remoção e prestação das respectivas cauções.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

Cabe à Autoridade Marítima Nacional preservar os valores fundamentais como sejam a segurança da navegação e as questões ligadas à poluição marítima e exigir ao proprietário do navio sinistrado, para aprovação, depois de ouvidas as entidades competentes, do plano de remoção sendo este da exclusiva responsabilidade de quem o apresenta ou seja do proprietário do navio sinistrado, cabendo à Autoridade Marítima Nacional o acompanhamento e fiscalização da operação de remoção.

Convém lembrar que o “C P VALOUR” se encontra encalhado num sitio de Importância Comunitária, tal como definido pela resolução do Conselho do Governo n.º 30/98, de 5 de Fevereiro e pela Decisão da Comissão Europeia n.º 2002/11/CE, de 28 de Dezembro de 2001 e que nos termos do artigo 9º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de Fevereiro, o plano de remoção terá de obter, no que respeita às incidências ambientais, parecer favorável da Secretaria Regional do Ambiente e do Mar.

Chamo ainda a atenção para o facto de que o princípio geral da responsabilidade civil consagrado na nossa legislação, quando se trate de prejuízos causados no exercício de actividades perigosas, apenas permite afastar a responsabilidade quando o causador dos danos "mostrar que empregou todas as providências exigidas pelas circunstâncias com o fim de os prevenir". Logo no caso do "C P VLOUR", a responsabilidade do proprietário abrange todos os prejuízos incluindo os danos ambientais e os prejuízos decorrentes da interdição da pesca, assim tenham sido exigidas e prestadas as respectivas cauções, não esquecendo, como já referi, a possibilidade de invocação da limitação de responsabilidade pelo proprietário do navio sinistrado.

Importa portanto saber a que critérios obedeceram os cálculos para fixação do valor das garantias a prestar pelo proprietário do navio sinistrado e se estas foram efectivamente prestadas. O texto das garantias bancárias a exigir, nos termos legais, deve deixar em aberto a possibilidade de, após a conclusão da remoção, ser possível reclamar ainda o pagamento de quantias gastas e não previstas nomeadamente no que diz respeito às questões ambientais e à pesca.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

Embora a poluição marinha seja um dos problemas mais prementes com que hoje se debatem as entidades responsáveis pela protecção dos Oceanos, apenas uma pequena parte é proveniente de acidentes com navios. Do total da poluição marinha, 37% é proveniente de fontes terrestre, 33% é proveniente de descargas ou das

operações normais dos navios, 17% é proveniente de factores da natureza e apenas 13% provém de acidentes com navios embora seja esta pequena percentagem que maior impacto mediático tem.

O Estado Português tem estado, sempre, na linha da frente dos países que maior preocupação têm demonstrado com esta problemática - atente-se à extensão da nossa costa e à intensidade de tráfego que circula nas nossas águas oceânicas - rectificando as Convenções Internacionais, uniformizando o direito interno com o clausulado dessas convenções, inspeccionando os navios que demandam os nossos portos e implementando os V T Ss –Esquemas de Separação de Tráfego.

Reconhecendo todo este esforço e empenho, o Director Executivo da Agência Europeia de Segurança Marítima, Sr. Willem de Ruyter, esteve em Portugal no passado mês de Novembro para assinar com o Governo Português um acordo que coloca em Lisboa a sede da Agência a qual, ficará provisoriamente instalada na zona da Expo 98.

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente Senhora e Senhores Membros do Governo

O encalhe do navio Porta Contentores “C P VALOUR” tem tido consequências ambientais, embora de pouca monta, não tendo até à presente data, fora da envolvente ao navio sinistrado, sido detectada nenhuma quantidade significativa de IFO 380 e não estamos nem vamos estar, mesmo considerando que mais nenhum

combustível seja retirado de bordo e que o mesmo se possa ir lentamente libertando, em presença de uma catástrofe ambiental.

Importa contudo criar mecanismos legais e obrigatórios de comunicação entre a Autoridade Marítima Nacional e as Autoridades Regionais, nas quais se inclui esta Assembleia da qual nos honramos de fazer parte, para que em tempo útil tenhamos todas as informações relativas às acções tomadas e a tomar excluindo naturalmente, enquanto em segredo de justiça, o inquérito para apuramento de responsabilidades.

Um mar limpo e seguro deverá estar sempre na agenda de quem decide, tendo em atenção que tal só é possível com equipamentos e recursos humanos adequados, onde os aspectos relativos à investigação, ensino, formação e treino assumem especial relevo.

Disse!

Horta, Sala das Sessões, 24 de Janeiro de 2006

O Deputado Regional do PS : Lizuarte Machado