

**MARINHA DO BRASIL  
CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ**

**COMITÊ TÉCNICO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ**

**ATA DA 72ª REUNIÃO**

**1) LOCAL DA REUNIÃO**

Auditório da Capitania Fluvial do Rio Paraná - CFRP.

**2) DATA DA REUNIÃO**

Em 26 de setembro de 2018, das 09h00 às 16h30.

**3) RELAÇÃO DOS PARTICIPANTES**

De acordo com lista de presença anexa.

**4) DESENVOLVIMENTO**

A reunião foi realizada com o seguinte cronograma:

- Boas Vindas pelo Capitão dos Portos do Rio Paraná, Capitão de Fragata RICKMANN;
- Abertura da reunião pelo Presidente do Comitê, Capitão de Mar e Guerra (Refº) SPRANGER;
- Aprovação da última ATA pelo CMG SPRANGER;
- Temas relevantes da hidrovia apresentados pelo Capitão dos Portos do Tietê Paraná, Capitão de Fragata DANIEL;
- Temas/assuntos propostos pelos palestrantes; e
- Espaço aberto para perguntas, questionamentos e sugestões dos participantes aos palestrantes (debate).

**5) ABERTURA**

A Reunião foi iniciada às 09h10 pelo CMG SPRANGER, o qual cumprimentou todos os presentes e agradeceu ao Capitão dos Portos do Rio Paraná pela disponibilidade das instalações para a 72ª reunião. Demonstrou sua satisfação em comparecer ao evento, citou a importância da reunião nos diversos pontos da hidrovia e o apoio da Marinha do Brasil às atividades que envolvam segurança da navegação, prevenção da poluição hídrica e salvaguarda da vida humana.

Em seguida, o Capitão de Corveta FÉLIX, Ajudante da CFRP, cumprimentou a todos os presentes e convidou a cantarem o Hino Nacional. Em seguida, passou a palavra para ao CMG Spranger, Assessor da Superintendência de Política Marítima da DPC e Presidente do Comitê Técnico da Hidrovia Tietê-Paraná (CTHTP), o qual agradeceu aos participantes pela presença, declarou a aprovação da última ATA e oficializou abertura da reunião.

**6) APROVAÇÃO DA ATA**

O CMG SPRANGER (DPC) mencionou a distribuição da ATA da 71ª Reunião do CTHTP, por e-mail, ressaltando o acerto das observações; não havendo manifestação adicional dos atores, declarou a aprovação da referida ATA.

## **7) DESENVOLVIMENTO DOS TEMAS / ASSUNTOS**

### **CAPITANIA FLUVIAL DO RIO-PARANÁ - CFRP**

**Capitão de Fragata NIEMER GOMES RICKMANN- Capitão dos Portos.**

#### **TÓPICOS:**

- Introdução sobre a CFRP;
- Área de Jurisdição;
- Instalações;
- Pessoal;
- Meios; e
- Assuntos recentes.

O CF RICKMANN, Capitão dos Portos do Rio Paraná, fez uma breve introdução da sua apresentação com fatos históricos da CFRP, instalações, pessoal, meios, a atuação da Capitania Fluvial na área de fronteira e explanou alguns conceitos sobre a cidade de Foz do Iguaçu-PR, principais fatos ocorridos ao longo dos anos e assuntos recentes. Terminou sua apresentação agradecendo a presença de todos os participantes ao evento.

2010 - Obtenção da Certificação ISO 9001/2008.

2017 – Auditoria de Manutenção.

ISO 9001 => Upgrade para versão 2015 - Treinamento básico com Bureau Veritas.

A apresentação do Capitão de Fragata RICKMANN segue anexa.

### **CAPITANIA FLUVIAL DO TIETÊ-PARANÁ – CFTP**

**Capitão de Fragata DANIEL Gomes Padilha - Capitão dos Portos.**

#### **TÓPICOS:**

- Prevenção e Combate à Poluição hídrica;
- PREPOM 2019; e
- Plano de Reflutuação.

O CF DANIEL ressaltou a importância da Prevenção e Combate à Poluição hídrica, e ressaltou alguns pontos, entre eles, citou:

- Todo lançamento de óleo, lixo e outras substâncias nocivas proveniente de Embarcações, Plataformas e Instalações de Apoio, na dúvida sobre sua origem, deverá ser investigado com seguintes finalidades:

- Contribuir para o estudo da adoção de futuras medidas preventivas e corretivas;

- Informar órgão ambiental competente (CETESB em SP; IAP em PR), para tornar possível ação cível de indenização por danos causados ao meio ambiente e a terceiros; e

- Face à necessidade de subsidiar julgamentos de infrações, tanto quanto na interposição de recursos.

Lei nº 9.966 ,de 28 de abril de 2000 (“Lei do Óleo”):

- prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências;

- Agente da Autoridade Marítima cabe alertar toda comunidade aquaviária:

- É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de quaisquer substâncias que tragam riscos tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático, tais como água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

- A Autoridade Marítima Brasileira (AM), por intermédio desta Capitania dos Portos, fiscalizará embarcações, instalações de apoio e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando os infratores na esfera de sua competência. E complementando, o decreto nº 4.136 de 20 de fevereiro de 2002, o qual regulamenta a lei citada, prevê aplicação de multas nos valores entre R\$ 1.000,00 a R\$ 50.000.000,00.

Face às informações discriminadas, faz-se necessária a aquisição de um "kit resposta" - kit SOPEP (Ship Oil Pollution Emergency Plan), o qual caberá as seguintes diretrizes:

Os itens básicos do kit de resposta, ou kit SOPEP, devem ser compostos por:

- barreiras absorventes (do tipo “salsicha”, para contenção do óleo no convés, em seções com cerca de 3 metros de comprimento e 5 polegadas de diâmetro);

- mantas absorventes (com cerca de 50 cm x 50 cm e 10 mm de espessura);

- bomba de óleo portátil, antichama (para aspiração do óleo derramado no convés);

- serragem, trapos e estopas de algodão;

- pás, pás côncavas (tipo concha), baldes e vassouras;

- sacos plásticos reforçados, com lacres, para armazenamento dos resíduos; e

- roupas de proteção (botas, luvas e óculos) apropriadas, para o pessoal envolvido.

Foi citado um caso que a Capitania Fluvial tomou conhecimento, cujo resumo dos fatos segue abaixo:

"No dia 08 de setembro de 2018, a CFTP tomou conhecimento do naufrágio de uma draga de extração de areia (Nogueira VII), em Guataparã-SP, e enviou uma equipe de Inspeção Naval para realização de perícia inicial do acidente da navegação.

Posteriormente, foi constatada a divulgação pelo jornal “O Imparcial Araraquara” e pelo “Araraquara 24Horas”, de que haveria derramamento de óleo no local do naufrágio. Dia 10 de setembro, militares da equipe de Inspeção Naval da CFTP retornaram ao local para averiguar a denúncia, porém não havia indícios de derramamento de óleo por aquela embarcação.

Citou o que estabelece a A NORMAM-02/DPC – item 0913, a respeito de poluição em eclusagem e o item 0522 a respeito dos requisitos de construção que devem possuir as embarcações com AB maior que 20, Planos de carga e dotação de acessórios para casos de derramamento de óleo no convés.

Foi também apresentada a proposta do PREPOM 2019, além dos procedimentos para apresentação do plano de reflutuação de embarcações, de acordo com o item 0202, da NORMAM-16/DPC. E terminou a apresentação, comentando sobre a importância do Plano de Reflutuação para embarcações naufragadas: que deverá ser bem elaborado; e apresentou um vídeo demonstrando a tentativa na reflutuação de uma embarcação, comentando o passo a passo.

A apresentação do Capitão de Fragata DANIEL segue anexa.

## **DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO - DH**

**Sr. LUIZ CORRÊA**

### **TÓPICOS:**

- Obra de Derrocamento do Canal a Jusante da eclusa de Nova Avanhandava;
- Retificação do Canal de Aproximação a Montante da Eclusa de Ibitinga;
- Proteção dos Pilares da Ponte SP-333 ;
- Ampliação, Proteção de Pilares e Canal de Aproximação da Ponte SP-425; e
- 5ª Revisão das Normas de Tráfego.

O Sr. Luiz Corrêa, iniciou a sua apresentação citando as principais obras realizadas e que ainda estão em andamento, mencionou a importância da revisão das Normas de Tráfego, as quais foram apontadas algumas modificações por parte dos atores que estavam presentes na reunião.

Ao final, o Sr. Luiz Corrêa apresentou as propostas de alteração das Normas de Tráfego sugeridas pelos atores e o comitê decidiu aproveitar o momento para discutir as alterações propostas e iniciar um debate para defini-las.

Após o debate sobre as propostas das alterações das Normas de Tráfego, CMG Spranger, mencionou sobre a importância da preparação e envio das perguntas antecipadamente, visando o melhor aproveitamento do debate, onde os atores poderão preparar-se para responder da melhor forma possível, e poderão ser apresentadas as soluções para equalização dos problemas. Salientou das dificuldades dos atores em melhor atender as demandas sugeridas pelos membros.

A CFTP se encarregou de compilar as alterações definidas e repassá-las ao Sr. Luiz Correa para que posteriormente sejam inseridas na 5ª revisão das Normas de Tráfego na Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais.

A apresentação do Sr. Luiz Correa, junto as propostas e documento com o que ficou definido sobre as Normas de Tráfego segue anexa.

**DNIT**

**Sr. NEREU ALVES**

**TÓPICOS:**

- Implantação do Sistema AIS Na Hidrovia Paraná;
- Situação da Sinalização Náutica;
- Eclusas Três Irmãos e Jupia; e
- Projetos Previstos.

O Sr. Nereu iniciou sua apresentação ressaltando a determinação da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná, citando que a mesma publicou em 20 de dezembro de 2013 sua 35ª portaria, tornando obrigatória a dotação do equipamento transceptor AIS (Automatic Identification System) a partir de 1º de julho de 2014 para embarcações que:

- Sejam destinadas ao transporte de passageiros, com propulsão e mais de 20AB;
- Embarcações destinadas ao transporte de passageiros, sem propulsão e mais de 50AB; e
- Embarcações operando em comboio cujo somatório das AB seja maior que 50.

Referente a situação da sinalização náutica, demonstrou alguns avanços e citou os sinais e faróis que serão substituídos.

Apresentou tabelas com os dados das campanhas de manutenção e metas realizadas no ano de 2017 e paralisações da hidrovia no ano de 2017. Além de citar que intenciona-se a contratação de empresa especializada para os serviços de engenharia para a manutenção e conservação do balizamento fixo e flutuante existente na hidrovia do paraná, seus formadores e afluentes.

**TRANSPOSIÇÃO DE ITAIPU**

Em 2017 a Itaipu Binacional contratou uma empresa para atualizar o estudo de viabilidade técnica econômica e ambiental para a transposição da UHE de Itaipu, devido ao aumento considerável das cargas transportadas na última década. Um dos pontos importantes para a viabilização da hidrovia é a transposição da barragem de Itaipu, localizada no Rio Paraná, na fronteira entre Brasil e Paraguai. A Ata do Iguazu, de 1966, documento que antecede o Tratado do Itaipu, já previa a realização de estudos para a construção de eclusas no futuro.

A apresentação do Sr. Nereu Alves segue anexa.

**TIJOÁ**

**Sr. Paulo Roberto Martins**

**TÓPICO:**

- Implantação do Torres de Comunicação.

-USINA HIDROELÉTRICA TRÊS IRMÃOS TIJOÁ\ENERGIA: Concessionária de geração de energia elétrica responsável pela gestão, operação e manutenção da usina hidrelétrica Três Irmãos.

O Sr. Paulo Roberto citou a problemática na comunicação no trecho do canal de Pereira Barreto, onde durante a travessia do canal, não é possível comunicar com a embarcação devido o relevo. Para resolver o problema da falta de comunicação, seria necessário a instalação de torres, na margem do canal, para melhoria da transmissão/recepção via rádio.

Por ano, passam aproximadamente 600 embarcações pelo canal, o que se torna perigoso pela falta de comunicação em grande parte do trecho.

Após relatado o fato, o Capitão dos Portos da CFTP propôs uma reunião futura para verificar a possibilidade de instalação de uma torre na área próxima ao canal, a fim de manter a comunicação no trecho.

A apresentação do Sr. Paulo Roberto Martins segue anexa.

## **SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES**

**Sr. Pedro Victória**

### **TÓPICOS:**

- Emprego de defensas nas embarcações da Hidrovia Tietê-Paraná.

O Sr. Pedro Victória iniciou sua apresentação com um breve resumo sobre as defensas, no qual ressaltou que defesa é um equipamento utilizado para absorver a energia cinética de um barco ou embarcação atracando contra um molhe, um cais ou outra embarcação. Defensas, usadas em todos os tipos de navios, evitam danos a embarcações e estruturas de atracação. Para realizar esta tarefa, as defensas devem possuir alta capacidade de absorção de energia e baixa força de reação. As defensas podem ser fabricadas em vários tipos de materiais como: borracha, elastômero de espuma, plástico ou madeira.

Ressaltou que na situação atual, encontram muitos pneus soltos, tanto ao longo do rio como dentro das eclusas e apresentou tabelas com os dados sobre as quantidades de pneus encontrados dentro das eclusas e a quantidade de eclusagens realizadas nos anos de 2012 a 2018, fez a seguinte análise: considerando que 90% de eclusagens com comboios; e não considerando eclusagem com o empurrador escoteiro, mencionou que cai um pneu a cada três eclusagens.

Em sequência, apresentou diversos tipos de defensas, que existem no mercado nacional e internacional, visando a substituição dos pneus e prosseguiu:

- As defensas utilizadas atualmente (pneus) são simples, baratas e atendem ao seu principal propósito;

- Têm sido observadas ocorrências de mau estado e amarração deficiente das defensas, embora eficiente para proteger choques, a borracha não “desliza” entre as superfícies do barco e da eclusa, provocando esmagamento dos pneus e rompimento da amarra, com consequente queda na câmara da eclusa; e

- Não foi identificado um padrão adotado em outras hidrovias, e há uma quantidade significativa de alternativas.

Conclui relatando que a contratação pelas concessionárias de energia e operadoras das eclusas, no âmbito de P&D, para indicação da(s) melhor(es) solução(ões) de defensas a serem empregadas na Hidrovia Tietê-Paraná pelos armadores é uma solução vislumbrada. E os tipos de defensas a serem sugeridas deverão atender aos requisitos exigidos em termos de eficiência, praticidade e economicidade.

A apresentação do Sr. Pedro Victória segue anexa.

## 8) DEBATE:

O representante do SINDASP, Sr. Wakys, perguntou para o representante do DH, Sr. Luiz Correa: Por que o DH não está encaminhando o *status* da obra do canal de Nova Avanhandava?

**Resposta:** Já foi encaminhado um relatório de *status* para o SINDASP, porém, não há como encaminhar o mesmo diariamente ou semanalmente. Entende o mesmo, que essa questão deverá ser formalizada de maneira que o status seja encaminhado trimestralmente. Contudo, ressaltou que a obra não está impedindo a navegação no local.

**Complemento:** O CMG Pereira aprovou então que o *status* seja encaminhado trimestralmente como sugerido. Todos concordaram.

O representante do DH, Sr. Luiz Correa, perguntou para o representante do DNIT, Sr. Nereu Rodrigues: Por que a eclusa de Jupia permaneceu mais de 2 (dois) meses interdita para uma obra em torno de R\$ 25.000,00?

**Resposta:** A obra estava programada para ser finalizada em meados de setembro. Contudo, hoje está sendo aguardado o posicionamento da CTG-Brasil para a reabertura da eclusa.

O Sr. Haroldo da AES Tietê perguntou para o Capitão dos Portos do Tietê-Paraná – CF DANIEL: Os itens sugeridos na pauta sobre as informações que o comandante da embarcação deverá passar ao operador da eclusa, sobre os itens de salvatagens etc. Já estão em vigor hoje?

**Resposta:** Sim, após a emissão do Aviso Radio Náutico.

**Comentário:** O Capitão dos Portos do Tietê-Paraná solicitou ao representante da Secretaria de Logística e Transportes, Sr. Pedro Victória, que enviasse para a Capitania, todos os estudos realizados sobre defensas, inclusive os mais antigos, os quais já foram pauta de reuniões deste Comitê no passado. Após realizado o estudo, será feito o regramento referente à utilização das defensas, pela Marinha do Brasil, obedecendo um período de transição. Poderá inclusive, utilizar os estudos da FATEC para a forma de fixação dessas defensas. Ressalta-se que muitos assuntos que estariam inclusos no debate foram discutidos anteriormente quando as sugestões de modificação das Normas de Tráfego foram apresentadas pelo representante do Departamento Hidroviário, as quais foram divulgadas em sua apresentação e discutidas logo na sequência.

Após encerrado o debate, o Capitão dos Portos do Rio Paraná, CF RICKMANN, passou a palavra ao CMG SPRANGER, o qual encerrou a reunião, mencionando que, ao seu entender, o

MARINHA DO BRASIL

(Continuação da ATA da 72ª Reunião CTHTP.....)

objetivo da reunião do 72º Comitê havia sido alcançado. Ressaltou que a instalação de torres de comunicação no canal de Pereira Barreto são uma prioridade e informou que a próxima reunião do CTHTP será realizada em Presidente Epitácio, na segunda quinzena de abril de 2019.

Agradeceu a presença de todos e principalmente a coordenação do CF DANIEL e demais integrantes da CFTP, além dos membros da equipe da CPRP pelo apoio ao evento. Desejou um feliz regresso a todos e declarou encerrada a 72ª reunião do Comitê da hidrovía Tietê-Paraná.

PAULO OLIVEIRA DE MESQUITA SPRANGER  
Capitão de Mar e Guerra (Refº)  
Presidente do CTHTP

ANDRÉ LUIZ PEREIRA  
Capitão de Mar e Guerra (RM1)  
Representante do Estado Maior do Com8ºDN

DANIEL GOMES PADILHA  
Capitão de Fragata  
Capitão dos Portos da CFTP

NIEMER GOMES RICKMANN  
Capitão de Fragata  
Capitão dos Portos da CFRP

FELIPE DE AZEVEDO ANTUNES  
Capitão de Corveta  
Delegado da DELPREP

ADRIANA PINA  
Capitão-Tenente  
Representante da DPC

LUIZ ROBERTO CORRÊA  
Representante do DH

NEREU ALVES RODRIGUES  
Representante da AHRANA/DNIT

HAROLDO SILVA  
Analista de Operação da AES Tietê

PEDRO VICTÓRIA JÚNIOR  
Representante da Sec. Log. e Transp.

WAKYS AUGUSTO DE OLIVEIRA  
Representante do SINDASP

DOUGLAS VITORINO DE ARAÚJO  
Representante da RAÍZEN

PAULO ROBERTO MARTINS  
Representante da TIJOÁ