

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

### **ATA DA 32ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CAP - CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA.**

**DATA** : 26.01.96  
**HORÁRIO** : 14:00 horas  
**LOCAL** : APPA - CENTRO ADMINISTRATIVO TAGUARÉ

Sob a presidência do Comandante Fausto Calazans de Toledo Ribas Júnior e com a presença dos Conselheiros, todos constantes no Livro de Presença, foi realizada a 32ª Reunião Ordinária do CAP no Auditório do Centro Administrativo Taguaré.

O Sr. Presidente na abertura da Reunião agradeceu a presença dos senhores Conselheiros e referiu-se aos itens da pauta:

1. Normas Reguladoras de Atividades do Operador Portuário;
2. ATA anterior;
  - Comentários do Sr. Superintendente;
3. Dragagem
  - Dragagem do Porto de Paranaguá
  - Trabalhos realizados
  - Situação Atual

O Sr. Presidente em seguida deu ciência aos Senhores Conselheiros que a reunião estava sendo feita no auditório em virtude do terceiro item da pauta incluir a palestra do Sr. José Anibal Petrágli, Superintendente da APPA.

Em seguida pediu para fazer um parênteses e transmitir que a Capitania dos Portos recebeu da Delegacia do Patrimônio da União - Curitiba - Pr - uma solicitação de aforamento da Latin American Group Comércio e Exportação Ltda., solicitação essa decorrente de uma outra feita pela Capitania dos Portos ao DPU na qual pretendia saber o que aquele grupo pretendia fazer uma vez que o xerox enviado por aquela empresa era ilegível, mal dava para identificar a área.

O Sr. Presidente deu conhecimento que o Sr. Delegado do Patrimônio da União - Sr. Dinarte Antônio Vaz está refazendo esse processo tendo em vista os antecedentes criados pela Centro Sul e consultando o Porto e a Capitania. Depois deixou a disposição dos Senhores Conselheiros a cópia do projeto pretendido pela Latin American Group. Sobre o projeto de aforamento do terreno da União e, para que todos os Conselheiros tenham noção do que representa a manifestação da

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Capitania dos Portos, quando a Marinha participa que não tem nada a opor, ela está se restringindo somente a questão do interesse da Segurança da Navegação e não está, portanto, dando aval a projetos ou instalações de portos, etc.

O Presidente enfatizou que a manifestação nos projetos de aforamento por parte da Marinha tem em vista somente a Segurança da Navegação e na hipótese de que a área aforada possa servir para a construção de uma futura Base Naval.

Em seguida disse que, na condição do Capitão dos Portos estará encaminhando cópia desse documento à APPA e a Prefeitura Municipal de Paranaguá.

Por solicitação do Conselheiro José Carlos Gomes Carvalho, que precisava atender um compromisso em Curitiba relativo a assinatura de um Convênio com o Governo do Estado do Paraná, o Sr. Presidente com a anuência dos demais Conselheiros, fez a inversão da Pauta, antes referiu-se ao primeiro item da pauta (Normas Reguladoras da Atividade do Operador Portuário) dizendo que tanto a APPA, como o Bloco dos Trabalhadores Portuários e Operadores Portuários já elaboraram suas sugestões e lamentou que não houve oportunidade de realizar uma reunião da Comissão. A partir da semana que entra a Comissão deverá ultimar os trabalhos a respeito. Participou que a inclusão desse item na pauta foi para dar conhecimento dessas informações aos Senhores Conselheiros.

### **1. DRAGAGEM**

Dada a palavra, o Superintendente da APPA falou sobre os diversos pontos de apresentação referente à Dragagem. Começou enunciando o temário de sua palestra assim distribuído:

1. Introdução
2. Planejamento Efetuado Para a Dragagem
3. Fiscalização
4. Folhas de Controle da Dragagem
5. Acompanhamento da Dragagem
6. Medições
7. Pagamentos
8. Situação Atual (Divulgação dos Levantamentos)
9. Posicionamento BOSKALIS e APPA
10. Próxima Dragagem
  - Planejamento
  - Orçamento
11. Conclusão

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

O Sr. Superintendente justificou o porque da exposição referindo-se a permanência ou não do Fundo de Dragagem e ao andamento do Controle de Dragagem após a licitação. O objetivo então, é demonstrar como se deu essa dragagem que está terminando.

Destacou a importância da 2ª parte da palestra quando serão discutidos o Orçamento (pedido pelos Conselheiros Carlos Roberto Frisoli e Pedrinho Antônio Furlan) na reunião anterior e, finalmente, a posição do conselho relativamente a manutenção do Fundo de Dragagem.

O planejamento da Dragagem começou bem antes do que realmente se deu em função do envolvimento da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) na condução do processo de fiscalização, etc. Foi preparado junto com 'Assessoria para assuntos do Mar' (que será criada formalmente) um trabalho de como se deram as dragagens anteriores e como será a presente. Foram preparadas planilhas e os papéis para o controle da dragagem e em seguida a presença de Fiscais da DHN a bordo constitui na avaliação do Superintendente um inibidor natural em razão de seu conhecimento do assunto.

Em seguida referiu-se a curso prévio realizado para apontadores e fiscais estabelecendo duas equipes com três servidores da APPA e três da Marinha, que se revezavam.

A preparação total e finalização desse planejamento teve sempre como referência o edital, mapas e especificações técnicas.

Já no início do Planejamento, havia sido estabelecido 12.50m em todo o canal para que a APPA tivesse essa dragagem uniforme. A Marinha chegou a um volume de conhecimento do CAP, de 1.400.000m<sup>3</sup> a serem dragados, porém haviam alguns detalhes técnicos que eram desconhecidos (colocados posteriormente pela BOSKALIS) que não foram colocados nos questionamentos anteriores, nem foram colocados como parâmetros para a Marinha.

O Superintendente José Anibal Petráglio explicou que o contrato firmado com a empresa foi para manutenção e não aprofundamento, permitindo a navegação de navios com 41 pés de calado, depois dessa dragagem.

Com a evolução dos acontecimentos e diante dos dados, a BOSKALIS chegou a um valor muito maior em termos de recursos, em razão da distância de despejo.

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Após reunião feita com a DHN e a BOSKALIS, constatou-se que a BOSKALIS tinha um dado e a Marinha tinha outro; ou seja, uma diferença de 1.600.000m<sup>3</sup>

Diante da controvérsia o Sr. Superintendente disse que a APPA teria de se fixar no contrato, o que foi feito.

Depois o Sr. Superintendente demonstrou através das planilhas a forma como foram realizadas as medições nas cisternas da draga "Lelystad", tanto a bombordo como a boreste, e duas no centro, com as assinaturas dos fiscais. O controle é feito a partir de cada viagem.

O Superintendente fez referência ao uso do prumo de avaliação. O prumo da BOSKALIS é de 1,8 quilos e a empresa queria se utilizar desse, mas a APPA insistiu com o prumo de 2,5 quilos que é recomendado pela Universidade da Holanda como padrão de avaliação.

Falou em seguida no curso prévio de 3 dias, realizado por aqueles que iriam servir de apontadores e de fiscais e do rendimento da draga "Lelystad", que mais para fora encontrou material mais duro e, por isso, perdeu seu rendimento, que caiu para um terço (1/3), fato que é considerado pela empresa BOSKALIS como prejuízo no contrato. Informou que houve um rompimento no casco da draga e que ela deslocou-se ao Rio de Janeiro para conserto interrompendo os serviços no período de 18 a 31 de janeiro/96. Para concluir o trabalho na saída do Canal da Galheta a empresa vai utilizar-se dos escarificadores (ou Triplers).

O Presidente, em aparte, indagou se a draga ao vir do Rio atracaria. Como o Superintendente respondeu afirmativamente, o Sr. Presidente sugeriu a possibilidade dos Conselheiros realizarem uma visita a draga, conforme o acertado com o Superintendente.

Em seguida, o Superintendente mostrou o controle feito pela draga e informou que a intenção é reunir todos os documentos relativos à dragagem em pastas próprias, mandando inclusive uma cópia à Capitania dos Portos, que necessita dessas informações.

O Superintendente fez comentários sobre a utilização do prumo, a diferença entre clas etc, e sobre o volume de material em suspensão, que também é pago conforme consta do Edital e sobre o tipo do material dragado.

Depois, ao referir-se sobre o acompanhamento dos trabalhos, disse das dificuldades encontradas no seu andamento, diante pletora de documentos, ofícios, comunicações, etc, que exigiam análise, posto que nem tudo o que estava ocorrendo

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

na prática, foi previsto. O Superintendente considerou também os objetivos de lucro compensador que norteiam a firma holandesa, que levaram até a questionamentos nos quantitativos estabelecidos pela DHN. Para ele, todavia, a palavra final é sempre da Marinha que é quem tem condições técnicas para realizar esta avaliação.

Em cada reunião, dado o grau de importância do assunto, havia o acompanhamento de um advogado e os entendimentos lavrados em Ata. A partir dessas reuniões, o Superintendente teve a oportunidade de registrar que, cada dragagem, pelas nuances que oferece, envolve mais de 30 itens que tem de constar nos futuros editais de licitação inclusive mencionando a áreas de despejo, cujo o transporte é mais dispendioso que a própria dragagem do material.

Havia, conforme manifestação de usuários, uma certa preocupação com a Bacia de Evolução, razão porque o Superintendente autorizou que a dragagem começasse por ela. Como se revelou esta dragagem fácil, em cerca de 10 dias a BOSKALIS já havia dragado 700 mil metros cúbicos. O Porto precisava todavia dragar o Canal da Galheta, área prioritária.

O Superintendente destacou que, utilizando o marégrafo dava 4 milhas mais dentro da baía que o Porto lá fora. Essa diferença dependendo do redutor usado pela DHN, BOSKALIS ou APPA dá uma diferença de até 25% de areia. Entende o Superintendente que em nosso caso, onde a DHN colocar o marégrafo é ali que tem de valer. Em fevereiro de 1995 foi feita uma reunião pela Capitania com o IBAMA, e a APPA o IAP a Associação dos Práticos, todos os interessados e ficou acertado que a área de despejo da Bacia de Evolução seria entre a Ilha do Mel e a Ilha das Peças, área "Zulu" do Canal de Navegação e do Canal da Galheta, ficou acertado para lançamento na área "Alfa". Todavia o Edital previa que o despejo seria em local que a fiscalização determinasse. A APPA ficou tranquila. O transporte, dependendo da distância cresce e muito o valor do trabalho. Daí a necessidade do planejamento prévio como exaustivamente fez a APPA.

Em seguida o Superintendente reportou-se às medições com o seguintes números contratuais. Mobilização, R\$ 832.500,00 (despesa com gastos previstos com a draga que viria da Holanda mas aconteceram atrasos com razão de leis que ultrapassaram o período estabelecido para a empresa dar a draga. Aí a BOSKALIS propôs uma outra draga o que também não foi conseguido. Em seguida foi proposta a "Lelystad", o que foi benéfico para o Porto. Essa draga veio de Santos e em consequência sua mobilização teve um custo menor.

O Superintendente informou que ele só está autorizado os pagamentos da dragagem após medições assinadas pela DHN, APPA e a BOSKALIS. Disse que a APPA já pagou R\$2.248.711,32 (Dois milhões, duzentos e quarenta e oito mil, setecentos e onze reais e trinta e dois centavos.), restando um pouco mais de 2 milhões

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

de reais e eles estimavam cerca de 4 milhões de reais. Em razão disso foi feita reunião com a DHN.

Após o Superintendente realçou a capacidade da draga e informou que se o material fosse o esperado, a dragagem já teria terminado. Na sua opinião a BOSKALIS termina todo o trabalho inclusive o de arado nos berços até o final de fevereiro.

Até agora a situação atual é que foram dragados 1.089.877 metros cúbicos restando dragar o Canal Externo 115.000m<sup>3</sup> na Bacia de Evolução 200.000m<sup>3</sup> e nos berços 50.000m<sup>3</sup>.

A situação atual da Bacia de Evolução foi comentada pelo Superintendente que afirmou, baseado em informações da DHN hoje, que mesmo sem o trabalho terminado é muito boa. Sobre o canal interno disse que a solução, para evitar aumento das despesas, foi reduzi-lo para 150 metros de largura, e que foi dragado apenas 60.000m<sup>3</sup>, e que a partir daí foi concentrado o trabalho no canal externo, que é prioritário.

O Superintendente distribuiu uma tabela (teórica), elaborada pela Capitania dos Portos, onde estão demonstradas as condições ideais de tráfegos de navios.

Respondendo ao Conselheiro Frisoli o Sr. Presidente, disse que na situação atual de 12 metros de profundidade, um navio com 37 pés não pode sair ou ingressar no Canal da Galheta com qualquer tempo em razão do problema da arfagem (ou balanço do navio) resultante do efeito das ondas.

Para que o navio com 37 pés saia com qualquer tempo, é preciso levar em conta e dragar os 8 pés necessários para compensar a de arfagem.

O Sr. Presidente, em aparte, disse que atualmente o Canal da Galheta está em curva, e estreitado e, com mal tempo, sofre a ação de correntes transversais. Esse é o motivo porque mesmo os navios com 30 ou 35 pés também não podem sair, em presença do mal tempo.

A APPA pagou à BOSKALIS em 21.12.95 a mobilização do equipamento no valor de R\$ 832.500,00, em 12.01.96 mais R\$ 1.416.211,32, restando pagar 901.594,00. A dragagem do restante do canal importa em R\$ 165.000,00 (previsíveis) e o restante da Bacia de Evolução é de R\$ 500.000,00 (previsíveis para pagar até 10.03.96).

Considerando que o valor do Contrato é de R\$ 4.350.000,00 e tendo sido efetuados pagamentos previstos totalizando R\$ 3.815,305,71 restará R\$ 534.649,29.

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Com a dragagem dos Berços que tem uma previsão de R\$ 300.000,00, restarão finalmente 234.694,29 do Contrato.

O Superintendente informou que a BOSKALIS nega-se a fazer o restante da dragagem por considerar que essa dragagem é de aprofundamento e que para esse aprofundamento, eles querem mais 100% do preço. Em seguida, depois de explicar a posição do canal e suas dificuldades, informou, que autorizou depois de ouvir a DHN, um giro de 3 graus no eixo do Canal da Galheta.

Para deixar o canal dentro do Contrato, falta a BOSKALIS dragar 115.000m<sup>3</sup> ou R\$ 165.000,00. Após isso, a APPA estará com todo o canal colocado como especifica o Contrato e como a DHN deseja.

O Superintendente informou que está em andamento negociações para a execução da dragagem na Baía de Evolução e berços tendo em vista do contrato ter sido estipulado para uma a dragagem de dois milhões de metros cúbicos.

Sobre o deslocamento do eixo do canal de 3 graus, para evitar maior dispêndio de recursos em consequência de uma maior volume de material dragado, o Sr. Presidente, em aparte, disse ter sido objeto de comentário no CAP e que deu motivo à sugestão de consulta à APPA e à DHN na reunião do dia 20. Com respeito ao Canal da Galheta, mencionou ser o mesmo que apresenta restrições para que se tenha 41 pés no restante do Porto. Se tivéssemos 13 metros e meio no Canal da Galheta, com a dragagem de uma pequena área poderíamos ter 41 pés de calado.

Sobre o posicionamento da BOSKALIS - APPA, disse o Superintendente que o porto deseja dragar, o Canal Externo (250m/largura e 14m/profundidade) o Canal Interno (150m/largura e 13 m/ profundidade) Baía de Evolução e Inflamáveis (12,5m de profundidade) e despejo o mais próximo possível. A BOSKALIS pretende dragar somente o do contrato: O Canal Externo para 200 metros de largura e 13,0 metros de profundidade mais 0,5 de tolerância, Canal Interno para 150 metros de largura e 12,5 metros de profundidade mais 0,5 de tolerância e ainda a Baía de Evolução, tudo o que puder e despejo o mais longe possível.

A APPA aguarda pronunciamento da BOSKALIS. Sobre os berços, disse não haver problema porque o CAP já autorizou o aditivo de 25%, de acordo com as normas vigentes.

O Conselheiro José Carlos Gomes Carvalho, em aparte, disse existirem duas situações para serem vistas: uma é o cumprimento do Contrato e a outra é encontrar caminhos para chegar aos 41 pés. Se existem recursos no Fundo de Dragagem se, como se observa, a APPA e a DHN exercem controle e fiscalização rígidos, como jamais aconteceu no porto, entende o Conselheiro que, se queremos um porto com resultados positivos, não há muito o que discutir, senão buscar os 41 pés.

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Na continuação, o Sr. Superintendente, falou sobre a intenção de realizar uma próxima dragagem e segundo o planejamento, para os navios saírem ou entrarem no canal com qualquer tempo é necessário:

1. deixar o Canal da Galheta com 16 metros de profundidade e 200 metros de largura;
2. deixar o Canal de Acesso com 13 m e 150 m de largura e;
3. deixar a Bacia de Evolução com 13 metros padrão.

Atendendo a solicitação do Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, foi apresentado um orçamento para a próxima dragagem ou seja, 16 metros que corresponde a 52 pés e largura de 200 m do Canal da Galheta. Segundo a previsão será preciso dragar um total de 3.690.000m<sup>3</sup> que corresponde a área mais 8% para o empolamento que equivale a 240.000m<sup>3</sup> e 15% de talude que equivale a 450.000m<sup>3</sup>. Isso para o Canal da Galheta.

No Canal Interno será necessário 307.500m<sup>3</sup> ou 250.000m<sup>3</sup> para a área, mais o empolamento (8%) ou 20.000m<sup>3</sup> e o talude (15%) 37.500m<sup>3</sup>.

Na Bacia de Evolução a previsão era para uma profundidade de 13 metros (43 pés) e largura padrão será necessária uma dragagem de 400.000m<sup>3</sup> e mais 15% de empolamento, 60.000m<sup>3</sup>, total 460.000m<sup>3</sup>.

O total da dragagem (Canal da Galheta, Canal Interno e Bacia de Evolução) soma 4.457.500m<sup>3</sup> para entrar, em qualquer tempo, navios com 41 pés e, com bom tempo, navios de 44 pés.

O custo dessa dragagem ficaria em torno de R\$ 6.163.750,00, que se somaria ao custo de mobilização e desmobilização, ou seja mais R\$ 850.000,00 para um total de R\$7.013.750,00. O Superintendente considerou ainda despesas com a Marinha em torno de R\$ 1.500.000,00, e UFPR mais R\$ 500.000,00.

Em números a APPA precisará para a dragagem R\$ 9.000.000,00 (Nove milhões de reais). Considerando a sobra de 1995 em torno de R\$ 3.000.000,00 (Três milhões de reais.), o Fundo de Dragagem precisará arrecadar mais R\$ 6.000.000,00 (Seis milhões de reais).

O Sr. Presidente confirmou a situação que ficará a navegação após a dragagem. Pelo contrato assinado com a APPA, a BOSKALIS vai deixar o Canal da Galheta com 13m ou 42,5 pés. Somados a eles 3 pés de preamar ele fica com 45,5. Considerando o canal devidamente retificado e com 200m de largura, com bom tempo e na preamar, os navios poderão sair com 41 pés.

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

O Superintendente informou que a empresa não deseja um aditivo. Nessas condições ela vai exigir o cumprimento da dragagem, que segundo a DHN o Porto de Paranaguá jamais alcançou a situação igual, e em seguida providenciar a nova licitação com todos os ensinamentos que esta dragagem ensejou (empolamento, talude, condições atmosféricas distância de despejo, etc.) e isso deverá demorar em torno de um ano, ou mais, tempo necessário para a constituição do Fundo em condições de atender o projeto exposto.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli protestando contra a autoridade da Capitania dos Portos pelo fato dos Operadores Portuários não terem sido incluídos numa Comissão por ela formada justamente porque são “eles” que pagam a conta lembrou que já havia solicitado a inclusão de um Fiscal seu na fiscalização da Dragagem às suas expensas e que, todavia, não foi convidado para tal.

O Sr. Presidente esclarecendo o Conselho, disse que explicou ao Comandante Petráglio que essa Comissão na realidade, fala em Segurança de Navegação. Relembrou, que em 1993, quando estavam sendo realizados trabalhos de dragagem no Canal da Galheta as bóias foram afastadas, havia a movimentação da draga e entrada e saída de navios e, nesse período, aconteceu o encalhe do Navio “New Horizont”.

A Capitania, quando emitiu a Portaria, tinha como propósito apenas e unicamente a Segurança da Navegação, e não objetivava a parte técnica e acompanhamento da dragagem, uma vez que este trabalho vinha sendo feito, conforme Convênio, pela DHN. Como houve um mal entendido onde se lê DHN, leia-se apenas a participação exclusiva do Comandante do Navio Balizador do representante da DHN em Paranaguá. A intenção, era disciplinar o movimento de navios e embarcações no Canal da Galheta e, com isso, evitar situações como a que aconteceu com o encalhe do Navio “New Horizont” em 1993. A idéia da Portaria teve esse objetivo apenas, mas diante do mal entendido foi cancelada. Informou que o Capitão dos Portos, por missão contida na legislação e normas vigentes, é o único responsável pela Segurança da Navegação do Porto.

Em seguida, o Sr. Presidente solicitou do Conselheiro Carlos Roberto Frisoli passar uma “borracha”, porque a Portaria foi apenas para disciplinar o tráfego de navios, draga e balizador. Quanto a presença de um técnico dos Operadores Portuários para acompanhar a Dragagem, disse que esta parte compete à APPA.

O Superintendente José Anibal Petráglio, em aparte, disse não concordar com as colocações do Sr. Presidente, porque na ATA anterior consta “O Presidente destacou que uma solicitação dessa precisa ser avaliada pelos Blocos especialmente, por quem paga”, e mais adiante: “depois o Sr. Presidente fez algumas considerações

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

técnicas sobre os pares de bóias 1 e 2 e 3 e 4, disse que existe aprofundamento entre 13,20m e com um pequeno esforço numa área de cerca de 200m poderemos alcançar 13,50m de profundidade na entrada do Canal. Com essa providência nosso Porto pode ficar com 41 pés.

Ainda repetindo o que estava consignado na Ata anterior disse: "Nessas condições tão logo os trabalhos de sondagem estejam prontos o CAP poderá convocar uma Reunião Extraordinária etc, etc. O Sr. Presidente entende que a convocação poderá ser feita até antes do Natal. Depois, pelas informações recebidas da BOSKALIS que na Dragagem da Bacia de Evolução estaria contemplado também o trecho que vai da Bacia de Evolução até o Terminal da Catallini".

"Disse que inicialmente a Dragagem seria só na Bacia de Evolução ... etc"

Ao interromper o trecho da Ata anterior, o Superintendente disse ter considerado a Portaria uma ingerência e que ele não está subordinado à Capitania dos Portos, o Estado não está subordinado, a BOSKALIS está prestando serviços, não tem que participar de Comissão nenhuma e, ao contrário, deve ser fiscalizada, bem conduzida e orientada. Se a DHN está subordinada não lhe cabe julgar.

Disse que deveria haver uma reunião anterior e que não poderia ser nunca uma Portaria da Capitania dos Portos e sim uma Resolução do CAP. Por isso que na resposta dada à Capitania dos Portos sua posição foi essa.

Depois afirmou recebeu a delegação do CAP e a partir daí fez a licitação e os Convênios da Fiscalização, que a DHN é o órgão fiscalizador competente está fazendo o trabalho, a BOSKALIS também. Depois, considerou ingerência dentro do processo sem que ele tivesse participado de nada. Por isso se contrapôs à Portaria. Que foi alegada a Segurança à navegação mas não entra no mérito. A Segurança da Navegação a Marinha faz através da DHN e ela está prevista através da sinalização Náutica que a Marinha está fazendo.

Completo dizendo que se a intenção foi outra, não é o que está escrito.

O Sr. Presidente, respondendo ao Comandante José Anibal Petráglio disse: A Ata que o Sr. tem em mãos é um documento do CAP. A Portaria é um documento da Capitania dos Portos, apenas para a movimentação do tráfego dos navios na área a ser dragada. Eu não estava entrando em mérito, em momento algum, com respeito ao restante do Convênio da DHN, da APPA e Governo do Estado. Nunca coloquei que a APPA e o Governo do Estado estão subordinados à Capitania dos Portos ou a quem quer que seja. Estou dizendo bem claro para não deixar dúvidas...

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Em aparte, o Superintendente afirmou que, “o Sr. nomeou a APPA que é uma autarquia do Governo do Estado.”

O Sr. Presidente respondendo disse que era um representante da APPA para acompanhar a retirada das bóias. Esse representante, “trabalhou conosco, nós fizemos um planejamento para movimentação das bóias. Era só para isso.

Aparteando, o Superintendente disse: “se o Sr. cancelou a Portaria e o Conselheiro propôs uma passada de “*borracha*”, eu concordo.”

O Sr. Presidente referiu-se então a proibição do Superintendente da APPA dirigida à representantes BOSKALIS em 21 de dezembro para que esta não entrasse mais em contato com a Capitania e não transmitisse dados técnicos. Esclarecendo, o Sr. Presidente reafirmou que ele não pedira dados técnicos e que desejava tão somente disciplinar o tráfego do balizador, da draga e dos navios que estão entrando com os Práticos. As bóias iam ser movimentadas e precisava existir uma coordenação destas movimentações..

Respondendo, o Superintendente disse que a BOSKALIS não foi proibida de entrar na Capitania porque ele não tem autoridade para isso e o que disse foi, “que qualquer contato da Empresa referente à dragagem com qualquer órgão público, ou não, eu tenho que tomar conhecimento previamente. Foi isso que eu disse à empresa. E se o Sr. recebeu essa informação, ela não condiz com a verdade”.

O Conselheiro José Carlos Gomes Carvalho propôs e foi aprovado que o Adicional Tarifário constitutivo do Fundo de Dragagem continuasse sendo aplicado na base de R\$ 0,20 por tonelada incidente sobre a tabela A - Utilização do Porto.

Antes da votação do Fundo de Dragagem o Conselheiro José Silvio Gori quis saber do superintendente quando terminará o contrato com a BOSKALIS e quando estaria estabelecido os 41 pés com restrições.

O Superintendente informou sobre o rendimento da Draga e da possibilidade de até o final da próxima semana concluir o Canal da Galheta e depois, como tem a dragagem dos berços, a realização dos trabalhos vai depender da liberação dos equipamentos por parte da Receita Federal. Com o equipamento liberado, há a possibilidade de em 30 dias terminar o trabalho. O Superintendente informou que o interesse da BOSKALIS é encerrar Paranaguá logo, para em seguida, atender o Porto de Itajaí, mas que o Contrato APPA/ BOSKALIS é de 6 meses.

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Por solicitação do Conselheiro José Silvio Gori, foi informado pelo Presidente e Capitão dos Portos que tão logo a BOSKALIS termine os serviços contratados, a DHN irá fazer a batimetria final para verificação e a partir daí estabelecidos os 41 pés (com restrições) após a homologação por parte da DHN.

Em seguida, O Sr. Presidente colocou em discussão, por solicitação do Superintendente, a proposta do Conselheiro José Carlos Gomes de Carvalho de constituir o Fundo de Dragagem aplicando R\$ 0,20 por tonelada sobre a tabela "A" - Utilização do Porto.

Por unanimidade dos Senhores Conselheiros, foi aprovado a constituição do Fundo de Dragagem conforme a proposta do Conselheiro José Carlos Gomes de Carvalho.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, na continuação, estranhando o tratamento diferenciado das autoridades federais, leu trecho do editorial da Revista Portos & Navios no qual é destinada a verba de 11 milhões de dólares para a dragagem do Porto de Sepetiba.

O Conselheiro João Gilberto Cominese Freire, em nome do Bloco dos Usuários, enalteceu o trabalho realizado pela APPA na pessoa do Sr. Superintendente, por considerar que nunca havia visto desempenho semelhante e que os usuários têm consciência da importância desse trabalho e estão tranquilos quanto aos recursos que estão depositados no Fundo de Dragagem.

Corroborando aquelas palavras o Sr. Presidente disse que a manifestação do Bloco dos Usuários é a mesma do CAP.

### ATA DA REUNIÃO ANTERIOR

#### *Comentários do Sr. Superintendente*

Antes de suas considerações, o Sr. Superintendente mandou distribuir Planta contendo a área do Porto Organizado aos senhores Conselheiros.

O Sr. Presidente, ainda antes da manifestação do Superintendente, esclareceu aos Blocos sobre dúvidas que existam sobre a área de fundeio destinada ao Porto de Antonina. Disse que essa área já faz parte de uma Portaria de 1990 da Capitania dos Portos e que está sendo reavaliada para constar da nova Portaria que está sendo emitida, num trabalho coordenado pela Capitania dos Portos e a APPA e que na Carta Náutica 1823, consta como área de fundeio destinada a navios que vão operar em Antonina.

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Depois, informou aos Blocos dos Trabalhadores que o navio "Sea Pearl" estava na área de fundeio do Porto de Antonina.

O Sr. Superintendente dizendo que precisamos pensar grande, opinou que é preciso deixar ao alvedrio do usuário onde irá seu navio. (Antonina ou Paranaguá) porque é difícil o controle. Mais correto será dizer que o navio está fundeado na Baía de Paranaguá e, o seu destino, Paranaguá ou Antonina, vai depender da existência de condições favoráveis nesses portos. Com isso se dará mais flexibilidade ao usuário, aos agentes, arrumadores, etc. Para o Superintendente, todo o litoral deveria ser um fundeio, não importando o destino do navio.

O Sr. Presidente considerou a proposta plausível e o Superintendente disse que a idéia é evitar conflitos que comprometam a imagem dos portos e, em consequência, venham a reduzir a movimentação de cargas, com prejuízos ao próprio trabalhador.

O Conselheiro Arivaldo Barbosa José contestou a matéria jornalística envolvendo os estivadores, dizendo que houve mal entendido pois quem escreveu não sabia o que estava escrevendo. Quanto a área de fundeio, disse que gostaria que antes da matéria proposta pelo Superintendente ser votada, que fosse realizada uma reunião de estudos a fim de serem estabelecidos limites que diminuíssem dúvidas.

Para o Conselheiro Carlos Roberto Frisoli o CAP não pode esquecer da participação dos Trabalhadores de Antonina.

Diante da proposta, do Conselheiro Arivaldo Barbosa José e das considerações feitas pelo Conselheiro Carlos Roberto Frisoli e com a concordância do Sr. Superintendente ficou acertado pelo Presidente a formação de uma Comissão com Trabalhadores de Paranaguá e Antonina, Operadores Portuários e Usuários sob a coordenação da APPA a fim de encontrar um consenso sobre a questão da área de fundeio.

A respeito do incidente com os estivadores, o Sr. Presidente informou que a intervenção da Capitania dos Portos decorreu de uma notícia da invasão numa embarcação. Disse que, apesar de ter uma Polícia Naval ela é limitada às ações administrativas, não tem poder de polícia e, nesses casos, a intervenção é da Polícia Federal.

O Conselheiro João Gilberto Cominese Freire informou que o navio operando com 7.000 toneladas de celulose, em Antonina, contou com a participação do trabalhador daquele porto, mas que há mais duas mil toneladas destinadas à

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Paranaguá, e que nesse caso, o trabalho será feito com o trabalhador do Porto de Paranaguá.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli diante da importância do assunto solicitou que ele fosse resolvido o mais rápido possível.

O Superintendente passou as mãos do Sr. Presidente o balanço do mês de dezembro/95 do Fundo de Dragagem que apresentou a seguinte situação: Arrecadação do mês R\$ 336,451,08; Saldo Anterior R\$ 7.186.547,93; Despesas, pagamento à DHN R\$ 506.687,97 à BOSKALIS; International by R\$ 832.500,00; taxas R\$18,00. Saldo Atual R\$6.183.820,04.

A respeito dos comentários sobre a ATA, disse o Superintendente que os serviços de Dragagem no Rio Itiberê, para acesso do Navio Balizador, até a Capitania, já autorizada pelo CAP, a APPA vai ter de licitar.

O Sr. Presidente deu conhecimento aos Conselheiros que está solicitando da DHN, que a equipe de sondagem presente em Paranaguá, faça sondagem desde a Ponta da Cruz até a Capitania dos Portos e que, desde o ano passado, foi elaborado um projeto para a construção de um cais com 36 metros e uma rampa (defronte a Capitania), para permitir que o Navio Balizador atraque na Capitania. Referido projeto, no valor de 500 mil dólares, já foi aprovado, faltando apenas seu detalhamento, o que está sendo feito. Disse que, desde a embocadura do Rio Itiberê até a Capitania, será preciso fazer uma limpeza, estimada em 70.000 m<sup>3</sup>.

Por solicitação do Superintendente, o Conselho autorizou, por unanimidade, a licitação do trecho entre a Ilha da Cotonga e a Capitania dos Portos, à luz da batimetria a ser realizada pela DHN.

Em seguida o Superintendente perguntou se o Conselheiro José Silvio Gori que havia solicitado (fl.08) cronograma financeiro do Fundo de Dragagem estava satisfeito com a informação dada diante da resposta positiva, passou ao último parágrafo das fls.08 e informou que está ultimando convênio com a UFPR.

Sobre a "Centro Sul" e "Latin American Group" pelas providências já tomadas e informações recebidas, entende o Superintendente que o assunto não vai prosperar. Sobre a "Centro Sul" a informação do SPU é que estão sendo criadas condições para o cancelamento do aforamento de área onde localiza seu terminal.

O Superintendente destacou que o CAP é autoridade maior e que ele não deixará de se cingir às normas em vigor. Em razão disso solicitou e foi autorizado a supressão da Ata do seguinte: O último parágrafo das fls.08; os 5º e 8ºs parágrafos das folhas 09 concluído às folhas 10.

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

As folhas 08: "Salienta o Sr. Presidente que é importante para a APPA agilizar a assinatura do referido Convênio já aprovado pelo CAP."

As folhas 09 - *Parágrafo 5º*: "Depois o Sr., Superintendente manifestou que havia se surpreendido com o fato Plano ter sido encaminhado ao Ministério sem antes passar pelo CAP, ou a ele ter sido dado conhecimento e que esta medida deveria ter sido tomada em consideração ao Conselho. Na sua avaliação houve uma inversão na tramitação"

As folhas 09 - *Parágrafo 8º*: "O Conselheiro e Diretor Luiz Ivan de Vasconcellos, informou que o Plano elaborado na APPA foi feito atendendo um pedido do Dr. Paulo Dantas da Rin interessado em conhecer, mais ou menos, o que seria inserido no Plano final e que nesse trabalho foram incluídas áreas com determinação de atividades nelas planejadas, mas não foram incluídos projetos. Disse que esse procedimento não tem nada a ver com a avaliação e aprovação do CAP, posto que, no momento certo, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento passará pelo Conselho. Completou informando que ninguém afirmou, ao Ministério dos Transportes, que esse Plano havia passado pelo CAP.

O Superintendente manifestou-se favorável à proposição de que o CAP se manifeste em relação a "Centro Sul" o que provocou aparte do Conselheiro Carlos Roberto Frisoli, que retirou seu voto favorável dado em reunião anterior por não ter recebido todo o processo envolvendo o aforamento.

Sobre a notícia veiculada no Jornal Folha de Londrina, objeto da última reunião, conforme folha 11 de que o Porto estaria "quebrado", disse o Superintendente que na CPI fora dito que a situação do porto não era confortável e que era para estar quebrado em julho de 94, daí a versão do jornal.

Do que disse o Conselheiro Luiz Phillippe de A.O.Figueiredo conforme o 6º parágrafo das folhas 12 em face da transparência adotada pela APPA, o Superintendente solicitou a supressão de todo o texto e informou que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto está em andamento, já na parte final e, oportunamente os Conselheiros tomarão conhecimento dele e o aprovarão ou não.

Como o Conselheiro Luiz Phillippe de A.O.Figueiredo não estava presente, o assunto ficou para a próxima reunião.

No encerramento, o Superintendente aproveitou o ensejo, em virtude de não ter podido fazê-lo antes, para cumprimentar a todos os Conselheiros dizendo que se sentia honrado de participar dele e agradeceu o apoio recebido de todos os Blocos.

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Em seguida, disse de sua eficiência ressaltando todos os avanços conseguidos em 95 e que continuará dando atenção a tudo o que se relaciona ao CAP.

Gostaria que o Conselho continuasse enfocando o Porto como um todo e que todos se ocupassem com a redução de seus custos.

O Conselheiro José Silvio Gori manifestou que gostaria de conhecer o que a APPA está fazendo em termos de licitação de áreas etc.

O Superintendente informou que no Plano de Zoneamento e Desenvolvimento do Porto estão contempladas inúmeras providências, que tem por escopo a melhoria das condições operacionais e outros avanços. Referido plano, depois de analisado e aprovado pela equipe do governo deverá ser encaminhado aos Senhores Conselheiros.

Sobre os investimentos no Porto mencionados pela Vice-Governadora na solenidade realizada no 9º BPM para implantação do Projeto Formando o Cidadão, disse não ter ouvido, conforme observou o Sr. Presidente e que se isso acontecer será ótimo para a APPA.

O Processo de Arrendamentos, segundo o Superintendente continua através da licitações devidamente veiculadas pela imprensa.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli quis saber sobre a questão das Indenizações Trabalhistas e o Superintendente insistiu no que já vem dizendo, que é da alçada do Governo do Estado, mas a situação é crítica. São portuários avulsos e vinculados acionando e bloqueando a APPA e os próprios funcionários. Em consideração ao Conselho, o Superintendente disse estar oficiando aos Sindicatos dando conta da situação pois já existem 3 milhões de reais penhorados e, chegando, mais 6 milhões de reais.

O Superintendente fez outros comentários a respeito da situação do porto e sobre o processo de transição. Referiu-se a um ofício do Ministério dos Transportes determinando a requisição dos Trabalhadores Portuários através do OGMO, a partir de 29 de Abril, e que não tem nenhum Convênio com o OGMO.

O Conselheiro Carlos Roberto Frisoli quis saber a situação do Operador Portuário Pré-Qualificado, e o Sr. Presidente solicitou mais um tempo para a solução da questão. Em seguida propôs que apenas os Pré-qualificados requisitem o serviço. O Superintendente disse que iria estudar o assunto.

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

### **EXPEDIENTE**

- A. Aprovação da Ata Anterior;
- B. Posição dos Operadores Portuários;
  - Qualificados 46 Operadores
- C. Justificativa de Ausência:
  - Pedrinho Antônio Furlan
  - Luiz Ivan de Vasconcellos
  - José Roberto de Almeida Corrêa
  - José Luiz Boabaid
  - Luiz Phillippe de A.O. Figueiredo
  - Augusto César Tavares Baião
  - Carlos Antônio Tortatto

### **CORRESPONDÊNCIAS**

#### **1. Expedida**

- Ofício nº 025/95 - CAP, de 18.12.95 ao Sr. Arlindo Luiz Guerre, Delegado da Receita Federal, solicitando o fornecimento de informações sobre a situação do pessoal, volume de cargas liberado pela Receita e outros dados estatísticos compatíveis com outros portos.

- Comunicação nº001/96- CAP aos Senhores Conselheiros informando a pauta da Reunião do dia 26.01.96.

- Comunicação nº002/96 do CAP, aos Senhores Conselheiros transmitindo mudanças do horário da reunião do dia 26.02.96 para às 14:00 horas.

#### **2. Recebida**

- Ofício nº923/95 referente processo nº 942423-1 da Sra. Diretora da Secretaria da 8ª Vara da Justiça Federal encaminhando cópia de Sentença em Mandato de Segurança impetrado pela CIA de Navegação Marítima Netumar contra o Presidente do CAP. O processo foi julgado extinto, sem o julgamento do mérito conforme o artigo 267 do Código do Processo Civil.

- Carta do SINDAPAR ao Sr. Capitão dos Portos do Estado do Paraná, Fausto Calazans de Toledo Ribas Júnior com cópias para o CAP sobre a escolha dos "Botes de Amarração" solicitando revisão da posição assinada.

## CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

- Telefax nº 005/96, de 03.01.96 do Superintendente da APPA José Anibal Petrágliã ao Vice-Almirante Fernando Manoel Fontes Diegues, com cópia ao CAP, manifestando preocupação diante do exposto pelo SINDAPAR relativamente aos Botes de Amarração por considerar negativo os interesses do Governo do Estado do Paraná.

- Telefax nº 007/96, de 03.01.96 do Sr. Superintendente da APPA José Anibal Petrágliã para o Capitão dos Portos do Estado do Paraná CMG Fausto Calazans de Toledo Ribas Júnior acusando recebimento de Portaria 0037/95 da Capitania que nomeia a Comissão para acompanhamento e verificação dos trabalhos de Dragagem em andamento no Porto de Paranaguá questionando a pertinência da criação dessa Comissão.

- Telefax do dia 06.01.96 do Sindicato dos Estivadores de Paranaguá ao Senhor Secretário do GEMPO encaminhando ao CAP posição dos Sindicatos dos Estivadores, Conferentes, Consertadores, Vigias Portuários, Arrumadores do Bloco relativamente ao levantamento dos trabalhadores e ao final solicitando declaração de invalidade daquele levantamento.

- Carta ao Sr. Inspetor da Receita Federal Sr. Germano Dell'Agnelo, respondendo ofício do CAP nº 025/95 anexando dados relativos ao despachos realizados em 95, inclusive cópia de correspondência enviada a Superintendência Regional da Receita Federal da 9ª RF, com um comparativo entre a atuação da fiscalização da Receita Federal no Porto de Paranaguá e alguns portos brasileiros, e lotação atual de fiscais na Inspetoria.

Nada mais havendo a tratar o Sr. Presidente deu por encerrada a reunião e marcou a próxima para o dia **23 de fevereiro**, agradecendo a presença dos Srs. Conselheiros, tendo eu, *IVANY MARÉS DA COSTA* redigido a presente ATA que depois de lida e aprovada vai assinada por mim e pelos Conselheiros abaixo:

*Ivany Marés da Costa*  
*Fausto Calazans de Toledo Ribas Júnior*  
*José Anibal Petrágliã*  
*José Silvio Gori*  
*Milton João Machiavelli*  
*Carlos Roberto Frisoli*  
*Arivaldo Barbosa José*  
*José Arnaldo Reichert*  
*Antônio Jairo Matoso*  
*Maria do Socorro M. da Cruz*  
*Júlio Monteiro de Souza*  
*João Gilberto Cominese Freire*  
*Clóvis de Mello*

CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

*Carlos Oliveira da Velha Filho*  
*Wilson Moraes da Silva*  
*José Carlos Gomes Carvalho*