



■ MESMO COM TODOS A SABEREM QUAL O SEU PAPEL NUMA SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA, AMARAL FRAZÃO ESTÁ A ULTIMAR

Documento quase pronto para definir competências

Já foram ouvidos todos os intervenientes externos no processo de elaboração do documento que vai deixar escrito o que fazer se um acidente como o do Costa Concordia acontecer nas nossas águas. Amaral Frazão está a ultimar o texto.

«Está a ser a ultimado um plano integrado de salvamento marítimo para a Região, que permite pôr preto no branco a intervenção multidisciplinar das várias entidades em situações de salvamento marítimo». As palavras são de Amaral Frazão, comandante da Zona Marítima da Madeira, (ZMM) algumas semanas depois do acidente com o navio da Costa Cruzeiros que perto da costa italiana.

Este documento terá definido o papel de muitas entidades, tendo em conta o espectro de missão que a Marinha tem na Região e sendo esta a única parte do país onde o comandante da zona marítima é o capitão dos dois portos e ele próprio tem um subcentro de busca e salvamento marítimo».

Esta acumulação de funções - sete ao todo - faz com que em tudo o que são actividades de "safety" no mar, o comandante da ZMM tenha competência própria ou, por outro lado, autoridade sobre os meios que tem afectos, sejam eles os da componente militar ou não militar que têm de ver com a autoridade marítima.

É exactamente por haver esta grande convergência de sinergias e capacidade de intervenção, que o capitão do porto, também

comandante da zona e autoridade marítima tenha competência para poder decidir.

Amaral Frazão explica que «este plano apenas vem pôr por escrito o que já se faz há muitos anos, mas que achei que era o momento de o ultimar. «Há casos como o 20 de Fevereiro, o desaparecimento das jovens no Seixal» que obrigaram a essa intervenção de várias entidades e é esse tipo de actuação que aconselha a que haja um documento escrito». Mas o comandante alega que este texto não aparece «porque se tenha sentido a falta dele, mas para que todos os envolvidos percebam em que ponto é que se inserem neste plano».

Não tem havido problemas nesse campo, mas é melhor que fique escrito. Ora, numa situação como a do Costa Concordia, há que salvaguardar a vida das pessoas. «E se acontecesse no porto do Funchal, teríamos ainda de ter atenção ao facto de já termos uma reserva marinha ali ao lado», complementou o capitão-de-mar-e-guerra. «Mas estas questões têm de ser avaliadas. O que posso garantir é que a marinha portuguesa, numa situação como esta, vai seguramente activar todos os meios: mergulhadores da Armada, Polícia Marítima, equipamentos para conter



Frazão está a fazer o texto sobre responsabilidades

a poluição, o último levantamento hidrográfico, a batimétrica do local, mas isso depende sempre da meteorologia, das marés...»

Mesmo fazendo votos para que isso nunca aconteça, Frazão realçou que um imprevisto «não se compadece com indecisões e tem de ser visto caso a caso. Mas gostava mesmo era que isto não acontecesse». □

Linha do Armas autorizada pelo IPTM

O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos vai deixar de existir e ser "desmembrado" em duas direcções gerais, dez anos depois de ter sido criado por fusão dos anteriores institutos do Sul, Norte, Centro e de Navegabilidade do Douro. Na Madeira, por exemplo, cabe ao IPTM aprovar o plano de segurança do porto, o plano de resíduos e mesmo de cabotagem. A esse respeito foi, por exemplo, o IPTM - e não a APRAM - que autorizou a linha marítima utilizada pela Naviera Armas.

Lobo Marinho é um exemplo de segurança



Segundo Amaral Frazão, «a legislação internacional permite que tanto os navios, como as tripulações, estejam em elevadíssimos padrões de qualidade».

Texto: Cristina Costa e Silva
Fotos: JM

Estamos no século XXI e as normas internacionais que regem a actividade marítima, com navios cada vez maiores, crescem na mesma proporção. A moldura legal que envolve as plataformas (navios) «desde a sua construção até a própria operação, as baleeiras, tudo o que existe a bordo obedece a regras. Não é só chegar ali e pôr a navegar». Aliás, não é preciso ir muito longe. «O próprio Lobo Marinho, um navio que nos é muito querido, satisfaz um sem número de requisitos para aquele tipo de navios». E se o acidente tivesse sido aqui, era Frazão quem dava início a todas as operações, sendo responsável por coordenar toda a operação associada à gestão das consequências. Falo-lhe inicialmente como comandante das operações de socorro, em termos de protecção civil. «Isto ia exigir era um raciocínio muito rápido numa situação como esta. Em primeiro lugar, desde logo salvar pessoas. E eu, por outro lado, enquanto capitão do porto, tenho a faculdade de requisitar os meios necessários».

