

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A repercussão dos grandes acidentes marítimos como motivadora de
alterações na legislação internacional de tráfego marítimo**

Por: Flávia Yolanda da Silva Rocha

**Orientador
CMG Conde
Rio de Janeiro
2008**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM**

**A repercussão dos grandes acidentes marítimos como motivadora de
alterações na legislação internacional de tráfego marítimo**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Flávia Yolanda da Silva Rocha.

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por tudo que Ele me concedeu principalmente paciência diante às dificuldades, aos meus pais pelo amor e incentivo, aos meus irmãos que sempre me apoiaram e estiveram comigo, ao comandante Conde pela orientação dada, ao meu namorado e amigo pela ajuda que recebi, as minhas amigas de camarote por tudo que passamos juntas, as quais levarei em meu coração nas grandes travessias desses mares.

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia ao meu amado avô que sempre me guiou e esteve ao meu lado, hoje faço da saudade um passo para a realização dos meus sonhos.

RESUMO

Da mesma forma ocorrida em acidentes rodoviários, ferroviários e aéreos, existe grande dificuldade de se ter acesso a uma estatística mundial para avaliar a tendência de acidentes marítimos. O número de embarcações civis tem diminuído. Desta forma, a frequência dos acidentes com navios envolvendo transporte de produtos e pessoas é maior.

Os dados estatísticos disponíveis registram que, na segunda metade do século XIX, ocorreram 28 grandes acidentes marítimos, nos quais cercam de 10.600 pessoas perderam a vida. Na primeira metade do século XX, haviam sido registrados 37 grandes naufrágios, e na segunda metade do século, até setembro de 1996, ocorreram mais de 39 grandes desastres com navios, em que morreram aproximadamente 41.250 pessoas.

Em um desastre muito conhecido, o do navio britânico Titanic, que afundou na sua viagem inaugural ao bater em um iceberg, morreram 1.503 pessoas. Era considerado extremamente seguro, no entanto não havia botes e nem bóias salva-vidas em número suficiente para todos os presentes.

Um aspecto de fundamental importância em nossa época refere-se aos grandes desastres ecológicos causados por navios petroleiros em vários pontos dos oceanos. Há um aumento da tonelage total, embora o número de navios tenha permanecido constante, são verdadeiros monstros marinhos, que causam problemas, principalmente, de segurança.

Para legalizar a circulação de vários navios mercantes, especialmente petroleiros, sem precisar atender às rígidas normas de segurança impostas pelos países de origem, muitos armadores recorrem às chamadas bandeiras de aluguel. Eles registram navios em condições abaixo do padrão internacional de segurança em países cuja legislação não apresenta muito rigor com os requisitos SMS. Os armadores pagam taxas muito menores sem precisar investir para adequar os seus navios aos requisitos mínimos de segurança e meio ambiente mais

rígidos, passando a navegar sob essa bandeira. É evidente que o país que forneceu a bandeira não se responsabiliza pela ocorrência dos acidentes com a embarcação.

A legislação ambiental prevê multas e indenizações pelos danos e sua reparação. Entretanto, estudos sugerem que muitos impactos ambientais ainda estarão presentes por dezenas de anos causando prejuízos econômicos incalculáveis.

Palavras-chaves: acidentes, legislação, meio ambiente.

ABSTRACT

In the same way as road accidents, train accidents and aviation accidents, it is very difficult to get access to worldwide statistics to assess the probability of maritime accidents. The number of civilian vessels has gone down. Thus, the frequency of accidents with vessels involving cargo transporting and passengers is higher. The data available shows that in that second half of the nineteenth century, 28 maritime accidents occurred, in which around 10.600 people lost their lives. In the first half of the twentieth century, up to september 1996, there were more than 39 shipwrecks in which approximately 41.250 people perished. In a very well know disaster, the british ship Titanic, sank on its inaugural voyage upon hitting an iceberg, 1.503 people died. The ship was considered to be extremely safe, however there weren't enough life-boats or life-jackets for all the passengers. A fundamental aspect of our time refers to the big ecological disasters caused by petroleum tankers in various places on the oceans. There has been an increase in total tonnage, though the number of ships remains constant, they are true sea monsters, that cause mainly security issues. To legalize the circulation of merchant ships, especially petroleum tankers, without having to attend to strict security rules imposed by their countries of origin, many shippers use the so called flag for rent. They register ships in conditions below the international standard for security in countries whose legislation is not as rigorous with the SMS requisite. The shippers pay much cheaper taxes without having to invest money into making their ships compliant with security requisites or stricter environmental rules, navigating under this flag. It is obvious that the country that provided the flag does not take responsibility for eventual problems with the vessel. Environmental legislation imposes penalties and compensatory damages for expenses and reparations. However, studies suggest that much of the environmental impact will still cause incalculable economic losses for decades onward.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
Capítulo 1 - Titanic (abril de 1912).....	11
1.1 - O Naufrágio.....	11
1.2 - Modificações.....	11
1.3 - Conclusões.....	12
Capítulo 2 - Navio Vestris (novembro de 1928).....	13
2.1 - O acidente.....	13
2.2 - O inquérito.....	14
Capítulo 3 - Navio Torrey Canyon (março de 1967).....	15
Capítulo 4 - Navio Amoco Cadiz (março de 1978).....	16
4.1 - O acidente.....	16
4.2 - Aplicabilidade da IMO.....	17
Capítulo 5 - Desastre da balsa Herald of free Enterprise (março de 1987).....	18
Capítulo 6 - Petroleiro Exxon Valdez (março de 1989).....	19
6.1 - O acidente.....	19
6.2 - A repercussão.....	19
6.3 - Conseqüências.....	20
Capítulo 7 - Ferry-boat Estônia (setembro de 1994).....	21
7.1 - O acidente.....	21
7.2 - O relatório.....	22
Capítulo 8 - Petroleiro Erika (dezembro de 1999).....	24
8.1 - O acidente.....	24
8.2 - A lei aplicada.....	24
Capítulo 9 - Navio Prestige (novembro de 2002).....	26
9.1 - O acidente.....	26
9.2 - Providências.....	26
Capítulo 10 - Naufrágio do ferry al-Salam Boccaccio (fevereiro de 2006).....	27
10.1 - O navio.....	27

10.2 - O acidente.	27
10.3 - Indícios.	27
Capítulo 11 - Navio Explorer (novembro de 2007).	28
CONSIDERAÇÕES FINAIS	29
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30

INTRODUÇÃO

Desde tempos remotos, a navegação foi usada como meio de transporte, tanto de pessoas quanto de mercadorias, e segurança não era vista como principal preocupação, mesmo com índices elevados de perdas de vidas humanas e também das embarcações, sem citar os desastres ecológicos ocorridos, nenhuma atitude foi empregada para mudar este quadro, somente no século XX as primeiras legislações surgiram e até hoje são modificadas para evitar acidentes de grandes proporções ou, pelo menos, conscientizar os armadores no cumprimento das mesmas, porém o esforço não surgiu efeitos, as leis em alguns países não têm rigor suficiente com os requisitos SMS (como Panamá, Libéria, entre outros). As taxas pagas por esses armadores são menores sem precisar adequar seus navios aos requisitos mínimos de segurança e meio ambiente, passando a navegar sob bandeira daquele país, são as chamadas Bandeiras de Conveniência, evidenciando que, qualquer acidente ocorrido com a embarcação não será de responsabilidade do país que forneceu a bandeira. A legislação existe, mas depende de cada governo para que seja aplicada da forma que acidentes como o Titanic não ocorram nos dias de hoje.

CAPÍTULO I

Titanic

“Nem mesmo o próprio Deus pode afundar esse navio” Autor desconhecido¹.

1.1 - O naufrágio

Pouco antes da Primeira Guerra Mundial, algumas comunidades européias, como Inglaterra e Alemanha disputavam a supremacia no mar. Além dessa disputa externa havia também uma disputa interna, as companhias inglesas Cunard e White Star Line, esta última, criadora dos gêmeos Titanic e Olympic com 268 metros de comprimento com cerca de 50.382 toneladas de deslocamento. Essas companhias disputavam a Fita Azul, prêmio dado ao navio que em menos tempo fizesse a travessia entre a Europa e Nova York. Então quando o Titanic zarpou de Southampton-Inglaterra, seu comandante, o veterano capitão Smith deu a ordem de “full speed” (velocidade máxima) não prevendo o fim trágico reservado ao navio. Mesmo com diversos avisos sobre possíveis colisões com icebergs o comandante não reduziu a velocidade, seu orgulho nacionalista em ganhar a Fita Azul superou a razão, então no dia 12 de abril de 1912 às 23h40m o Titanic raspou o seu estibordo em um enorme iceberg e às 02h18m do dia 13 de abril de 1912 afundou nas águas gélidas do Atlântico Norte, das 2.227 pessoas que estavam a bordo 1.523 morreram, um episódio vergonhoso para a Grã-Bretanha pois seus construtores garantiram que o navio não afundaria.

1.2– Modificações

Pesquisas na época chegaram as seguintes conclusões:

¹ Essa frase foi pronunciada no dia 31 de maio de 1911 por um empregado da Companhia de Construção Naval White Star.

O Titanic poderia ter permanecido mais tempo na superfície com maiores chances para as operações de salvamento se as chapas laterais não tivessem sido fabricadas com aço de péssima qualidade, como as chapas se partiram a água ao invés de entrar aos poucos, invadiu em grande volume o interior do navio.

Seria menos pior se o Titanic tivesse colidido com o iceberg de frente e não de lado, as vítimas seriam muitas mas o navio não afundaria. Os compartimentos estanques situados na proa teriam sido capazes de segurar a água que entrasse. O choque ocorreu no ângulo que causaria o máximo de destruição.

A rapidez com que o navio afundou foi causado pelo alto teor de enxofre presente no aço. O enxofre tende a reagir com outros elementos do aço tornando-o quebradiço. Hoje esse navio não sairia do estaleiro.

Os compartimentos estanques eram realmente capazes de segurar a água do mar, mas só até certa altura, eles eram abertos no teto, poucos metros acima da linha de flutuação.

1.3 – Conclusões

Após o acidente, reuniu-se em Londres para a Primeira Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, foi criado ainda a Ice Patrol para detectar icebergs, e várias modificações ocorreram como:

- Sistemas de salvamento, comunicação e projetos de navios.
- Não era conhecida a contribuição de uma material ruim, nesse caso o aço das chapas, décadas depois o acidente com o ônibus espacial Challenger teve como uma das causas uma válvula feita de borracha quebradiça, tal como o aço defeituoso da Titanic.
- Existia apenas 14 embarcações salva-vidas e mais 4 menores, suficiente para salvar apenas 850 pessoas e a bordo havia 2.227 pessoas.
- Os compartimentos estanques não foram fechados a tempo, houve imprudência da tripulação, resultado do desespero de não acreditar que o Titanic poderia afundar.

CAPÍTULO II

Vestris

2.1 – O acidente

O Vestris sobreviveu ao período do conflito e, em outubro de 1919, afretado pela Cunard Lines, da Grã-Bretanha, realizou uma viagem extraordinária entre Liverpool - Nova Iorque -Liverpool.

A L&H decidiu então recolocá-lo na ligação que lhe fora sempre a sua tradicional, Nova Iorque – Buenos Aires - Nova Iorque, rota na qual permaneceu fielmente até os trágicos acontecimentos que marcaram seu fim.

O Vestris saiu de Nova Iorque para o Brasil e o Prata em 10 de novembro de 1928, tendo a bordo 129 passageiros e 197 tripulantes. Seu destino seria, porém, outro: o fundo do oceano.

No dia seguinte, um domingo, o Vestris havia encontrado o mar mais agitado e inesperadamente sofreu um adernamento (inclinação) a boreste de poucos graus, mas continuou navegando.

Por volta das 19h30, quando a maioria dos passageiros encontrava-se recolhida às suas cabines e que no salão do restaurante só três mesas estavam ocupadas, sentiu-se a bordo um baque surdo, com o vapor imediatamente após se inclinando ainda mais para o lado de boreste.

Para os passageiros e tripulantes, havia se tornado praticamente impossível ficar em pé; nas cabines e nos salões públicos, a confusão era total: tudo o que não estava preso aos pisos dos decks havia deslizado para o lado inclinado.

O comandante do navio, capitão W.J. Carey, ordenou então que as máquinas parassem, para que se pudesse analisar a situação. Esta revelou-se ser de extrema gravidade, pois no Vestris entrara continuamente a água do mar. As tentativas de bombear para fora a água não davam resultados e o navio muito lentamente continuou a inclinar-se durante toda a noite.

Às 9h56 da manhã de segunda-feira, finalmente e tardiamente, o comandante ordenou o envio de sinais de SOS, pois estava claro que o navio não poderia ser salvo.

Foram também arriados os botes salva-vidas, mas devido à forte inclinação, de 32 graus, nem todos puderam alcançar a água corretamente. Os do lado de boreste foram para o mar sem dificuldades, enquanto os de bombordo sofreram uma série de problemas durante o arriamento, causando a perda de dezenas de vidas.

O Vestris foi para o fundo do oceano ao largo do Cabo Virginia, às 14 horas, levando consigo o infeliz capitão, que se recusou à tentativa de ser salvo. Suas últimas palavras foram eloqüentes: "Meu Deus, meu Deus, não sou culpado disto!"

2.2 – O inquérito

O inquérito oficial das autoridades britânicas revelou que o Vestris havia zarpado de Nova Iorque com baixa marca de carregamento e com alguns porões não totalmente esvaziados da água usada como lastro. Além desses dois fatores, confirmou-se que algumas escotilhas dos decks inferiores não estavam bem fechadas.

Além do mais, o Tribunal Marítimo condenou o atraso no lançamento do pedido de socorro, já que mais de 14 horas haviam se passado, entre o momento da parada do navio e o lançamento do SOS.

Quando o primeiro navio que acorreu em ajuda atingiu a posição do Vestris, já eram 18 horas e noite escura. Por esta razão, os botes salva-vidas com os náufragos só foram encontrados e recolhidos no meio da madrugada e alguns deles pereceram de hipotermia.

CAPÍTULO III

Torrey Canyon

O navio Torrey Canyon encalha próximo à costa da Grã-Bretanha, perto das ilhas Scilly, no dia 18 de março 1967 e causa uma maré negra de 300 Km quadrados, ao derramar 123 mil toneladas de petróleo, 180 Km de praias francesas e inglesas são atingidos. A bandeira utilizada é da Libéria (de conveniência).

Pouca coisa se fizera com a preservação do meio ambiente marinho até este acidente, mas a partir deste evento as autoridades internacionais do mundo resolveram dedicar maior atenção ao assunto.

A convenção internacional para a preservação da poluição por navios, conhecida como OILPOL 1954, foi emendada novamente em 1969. Em 1973, firmava-se a Convenção Internacional para a Preservação da Poluição por Navios, a muito conhecida MARPOL 1973.

CAPÍTULO IV

Amoco Cadiz

4.1 – O acidente

Na manhã do dia 16 de março de 1978, a máquina que dirigia o petroleiro Amoco Cadiz sofreu um dano na entrada sul do canal da Mancha. Depois de diversas tentativas de reboque, o petroleiro gigante encalhou em um banco de areia diante de Portsall, na região francesa da Finisterra. E foi assim que 227 mil toneladas de petróleo acabaram ficando imobilizadas a menos de 3,6 km da costa. A partir das primeiras horas do dia 17 de março, o petróleo vazou, formando uma mancha de 6,5 km de raio. No dia 20 de março, a mancha principal media 16 km de largura por 72 km de comprimento, enquanto a poluição costeira se estendia de Aber Ildut, um estuário, até a ilha Vierge, chegando à comuna de Roscoff no dia 21 e depois se estendendo da ilha de Batz à ilha de Bréhat no dia 23.

A baixa viscosidade do petróleo do Amoco Cadiz, sua proporção de hidrocarbonetos, a proporção elevada de frações leves e a forte agitação do mar favoreceram a dissolução em água. Formaram-se emulsões inversas contendo de 30% a 50% de petróleo. Estima-se hoje que 70 mil toneladas desapareceram por evaporação e fotooxidação (sob a ação da luz) e que de 30 mil a 40 mil toneladas se dispersaram na coluna de água até 50 metros de profundidade. Os sedimentos da zona submareal (situada sob o nível das marés mais baixas) teriam recebido de 20 mil a 30 mil toneladas, enquanto de 60 mil a 70 mil toneladas teriam sido misturadas às águas da zona intermareal (nas areias das praias e nas vasas dos estuários). Provavelmente, apenas 10 mil toneladas foram biodegradadas em pleno mar.

Enfim, cerca de 360 km de costa foram poluídos, de modo descontínuo, entre a falha de Talbert, a leste, e a baía de Audierne, a oeste. As operações de limpeza, entre abril e setembro de 1978, extraíram mais de 100 mil toneladas de detritos sólidos e emulsões, uma massa com mais 20 mil a 25 mil toneladas de petróleo puro. A limpeza, sobretudo a passagem das máquinas, degradou os solos e a vegetação dos sítios litorâneos.

Felizmente, com os óleos brutos do Amoco Cadiz, a despoluição natural foi tão rápida que, para o meio marinho, a fase de estabilização não excedeu em mais de alguns meses a fase de extensão. À medida que a poluição se estendia, os hidrocarbonetos aromáticos leves se evaporavam e se dispersavam. Nos sedimentos das bocas de rio, por exemplo, os teores de hidrocarbonetos passaram, em algo entre quatro e seis meses, de diversos milhares de partes por milhão para uma centena. No fim do mês de abril (mais de um mês após a catástrofe), o petróleo havia perdido o essencial de sua toxicidade.

4.2 – Aplicabilidade da IMO

A IMO (International Maritime Organization) para evitar novos fatos semelhantes, criou, por convenção, o fundo de compensação para poluição por óleo. Este fundo cobriria as despesas emergenciais até o julgamento do mérito da questão.

As 260.000 toneladas de animais mortos pelo derramamento de óleo, serviram, sobretudo, para alertar o Ocidente para a fragilidade dos oceanos, e para a sua já escassa capacidade de regeneração.

CAPÍTULO V

Herald of Free Enterprise

A balsa para travessia de carros Herald of Free Enterprise virou no litoral da Bélgica, a caminho da Inglaterra, deixando 193 vítimas fatais.

\

A embarcação, que pertencia a Townsend Thoresen, havia acabado de deixar o porto de Zeebrugge, na noite de 6 de março de 1987, quando virou. A água entrou pelas portas, provocando seu afundamento apenas 90 segundos depois de deixar o porto.

Um inquérito público sobre o desastre revelou uma verdadeira cultura de negligência corporativa em todos os níveis. Foi confirmado que o Herald of Free Enterprise havia deixado o porto de Zeebrugge carregando uma quantidade adicional de água em seus tanques de lastro, e as portas de acesso ao convés onde estavam os carros ainda estavam abertas.

A empresa foi processada por homicídio culposo corporativo dois anos depois do acidente, e sete empregados foram acusados, também por homicídio culposo, apesar do caso ter sido derrubado durante os procedimentos legais.

CAPÍTULO VI

Petroleiro Exxon Valdez

6.1 – O acidente

Em 23 de março de 1989, o petroleiro Exxon Valdez zarpou do porto de Valdez, carregando milhões de litros de petróleo extraídos dos campos do Alasca. Como ele fez uma rota pelo Estreito Príncipe William, acabou chocando-se contra as pontudas rochas do Recife Bligh. Abriram-se dez buracos no seu casco e, imediatamente, o petróleo começou a vaziar.

Nos dias seguintes, 44 milhões de litros de petróleo espalharam-se pelo Estreito Príncipe William, formando uma imensa mancha – a pior de toda a história da América. Os funcionários do local não estavam preparados para tal desastre e, quando conseguiram deter o vazamento com barreiras de bóias e skimmers, os prejuízos já eram muito grandes. Cerca de 1 200 km de extensão nas costas do Alasca tinham sido atingidos pelo petróleo. Milhares de patos e aves aquáticas morreram, quando o petróleo empapou suas penas; lontras marinhas foram sufocadas; águias-de-cabeça-branca e ursos pardos também foram afetados, quando recolhiam alimentos nas praias atingidas. O petróleo também envenenou um número incontável de peixes e camarões, ameaçando a sobrevivência de muitos pescadores da região

. 6.2 – A repercussão

Desde o acidente, a companhia Exxon, da qual a ESSO é subsidiária, tem empregado muitos habitantes do local para limpar as praias. Contudo, levará muitos anos para que o óleo desapareça totalmente da área. O acidente com o Exxon Valdez fez crescer o interesse internacional com relação ao desenvolvimento de campos de petróleo no Alasca. Visto como a última região intocada da América, muitas pessoas acham que o Alasca deve ser preservado como um refúgio de vida silvestre. A indústria petrolífera, porém, é responsável por 80% da sua renda; seu petróleo representa um quarto do total consumido nos Estados Unidos.

A controvérsia sobre a produção de petróleo no Alasca vai continuar. Enquanto isso, os habitantes do lugar não poderão esquecer-se da devastação que viram.

. 6.3 – Conseqüências

O acidente com o Exxon Valdez aconteceu em águas remotas, onde se abrigava uma abundante e espetacular vida selvagem, causando danos terríveis à região.

Milhares de animais foram mortos pelo derramamento: cerca de 250 mil aves marinhas e 2.800 lontras, entre outros. O custo da limpeza ficou em torno de US\$ 2,1 bilhões, e as áreas ao longo da costa atingidas pelo derramamento ainda estão contaminadas com óleo debaixo da superfície.

CAPÍTULO VII

Ferry-boat Estonia

7.1 – O acidente

O navio, construído na década de 70, na Alemanha Ocidental, era o orgulho da marinha mercante da Estónia.

A viagem, que ninguém sabia ser a derradeira, com destino a Estocolmo, iniciou-se às 19h15, do dia 27 de Setembro, no Terminal B, do porto de Tallin, naquele país báltico. A bordo, nos salões, nos bares e corredores, a alegria habitual no início de mais uma viagem, que se previa semelhante a tantas outras já realizadas. No exterior, o tempo que se fazia sentir não se apresentava acolhedor: ventoso e a temperatura era baixa.

Depois de zarpar, as condições atmosféricas agravaram-se. As ondas atingiam os seis metros de altura.

Por volta da 01h00 da madrugada, alguns passageiros e tripulantes ouviram estrondos metálicos, que se repetiram, como que a compasso da ondulação.

Ninguém percebeu que a porta-de-proa (movível), por onde entravam os veículos, estava em vias de se partir. Por azar, o painel de controle, na ponte de comando, indicava que essa estrutura se encontrava fechada. Estava errado e se encontrava prestes a quebrar-se e a água já entrava no convés zero. Incompreensivelmente, o primeiro tripulante que inspecionou o local não detectou nada de anormal, embora o estranho ruído continuasse repercutir-se pela estrutura metálica.

Apesar do alerta, o navio prosseguiu a viagem à velocidade de cruzeiro, uma vez que a grave anomalia permanecia desconhecida por parte dos oficiais de comando.

Só à 01h15, um tripulante, no convés dos carros, detectou a entrada de água, o convés já estava inundado

O navio navegava na altura com uma inclinação de 15 graus. A deficiente comunicação impediu que na ponte de comando tivessem sido tomadas medidas necessárias e urgentes. O atraso na emissão do alarme contribuiu para o inevitável afundamento.

Dado alerta, gerou-se o pânico. Por fim, o comandante - uma das vítimas mortais - ordenou a diminuição de velocidade e a mudança do rumo, agora de regresso a Tallin. A água não parava de entrar: 20 toneladas por segundo e as áreas destinadas aos passageiros, num nível superior, já se encontravam alagadas. Devido à inclinação o mobiliário tombava e era arrastado pela água.

O pedido de socorro foi feito quando o navio já se encontrava com uma banda de 30 graus. As máquinas pararam de funcionar.

À 1h30, a estrutura da ponte de comando, a zona mais alta de uma embarcação, já tocava na água, tal era a inclinação: 90 graus. Pela 01h50, o Estonia afundava-se, jazendo a 70 metros de profundidade. Salvaram-se cerca de 300 pessoas. Após o alarme ter sido emitido, chega ao local do naufrágio o primeiro navio, o ferry Mariella. A tripulação, com muita dificuldade, conseguiu salvar os náufragos mais próximos. Pouco depois a zona era sobrevoada pelos primeiros helicópteros - 25 no total - muitos deles mal equipados para operações de salvamento, pelo que regressaram às bases sem terem salvo uma única vida.

7.2 – O relatório

Para alguns observadores da tragédia, as causas apresentadas no relatório oficial sobre o acidente não esclareceram muitas dúvidas. Foram apontadas como motivos, defeitos técnicos na construção da referida porta de proa; deficiente comunicação entre os tripulantes, no convés inundado, e a ponte de comando, assim como o atraso na aplicação das medidas de socorro.

A juntar à primeira causa, alguns especialistas referiram-se à possibilidade do navio ter zarpado com a porta-de-proa aberta, procedimento proibido - embora mais freqüente do que se poderia esperar - em navios como o Estonia, de forma a ganhar tempo na viagem. Mal fechada, não impediu a entrada da água.

Aliás, foi esta a causa que originou, anos antes, em 1987, o naufrágio do ferry-boat Herald of Free Enterprise, ao largo da cidade portuária belga de Zeebrugge. Depois deste desastre, procederam-se a alterações técnicas nos motores deste tipo de navios, de forma a que só após o encerramento da porta-de-proa, as máquinas começassem a funcionar. Aparentemente, o Estonia não teria este tipo de sistema de segurança, ou se o possuía, o mesmo não funcionou.

O Estonia tinha sido inspecionado ainda em agosto (um mês antes da sua viagem) por uma das cinco maiores firmas do mundo especializadas em segurança de navegação. Recebeu um certificado altamente positivo (coeficiente de 95%), autorizando-o a operar naquela área do Báltico sem nenhuma modificação até 1999.

O Estonia permanece no fundo do Báltico. No interior jazem centenas de cadáveres, enquanto que à sua volta continuam a tecer as mais diversas teses sobre o que se passou naquela fatídica viagem.

CAPÍTULO VIII

Petroleiro Erika

8.1 – O acidente

O navio estava a caminho da Itália carregado com cerca de 26 mil toneladas de óleo para aquecimento, quando se partiu em dois no Golfo de Biscaia, a cerca de 70 quilômetros da França, em dezembro de 1999, devido a uma tempestade. Cerca de 17 mil toneladas de óleo pesado foram derramados no mar contaminando 400 quilômetros da costa francesa, afetando as indústrias locais da pesca, do turismo e da produção de sal, além de matar dezenas de milhares de aves marinhas.

8.2 – A lei aplicada

O Tribunal Correccional de Paris, investiga a responsabilidade de 15 pessoas físicas e jurídicas pelo desastre ambiental.

Os danos à flora e à fauna foram enormes e as economias das regiões atingidas pelo desastre ambiental tiveram perdas estimadas em 1 bilhão.

A companhia petrolífera francesa Total, que fretou o navio e era proprietária da carga, e o capitão Karun Mathur, que vive na Índia e não deve comparecer ao julgamento, já que há uma ordem de detenção contra ele, são acusados de "poluição marinha", de "colocar a vida alheia em risco" e de "omissão no combate a um acidente".

Também estão sendo processados três oficiais da Marinha francesa, acusados de avaliarem mal a amplitude do desastre; o proprietário do navio, o italiano Giuseppe Savarese, e a entidade deste país que controla as condições dos navios, o Registro Italiano Navale.

O julgamento tem caráter internacional, já que alguns dos acusados são estrangeiros e os advogados dos italianos envolvidos no caso rejeitarão a competência da Justiça francesa.

Grande parte dos olhares está sobre a Total, que há anos minimiza sua responsabilidade no caso por entender que quem freta um navio não é responsável por seu estado. A empresa não teria levado em consideração o fato de o navio, que tinha casco simples, já estar em atividade há 25 anos e não sofrer manutenções regulares.

CAPÍTULO IV

Navio Prestige

9.1 – O acidente

No dia 19 de novembro de 2002, o navio Prestige, procedente das Bahamas, afundou, após se partir em duas partes a 250 quilômetros da costa da Galícia, na Espanha, na maior tragédia ambiental já registrada no país. Seis dias antes, o petroleiro já havia sofrido um rombo no casco de 10 metros de diâmetro, derramando cerca de 6 mil toneladas de óleo. No total, mais de 20 mil toneladas de combustíveis vazaram da embarcação, causando danos irreparáveis à fauna marinha e a cerca de 6 mil pescadores e 800 marisqueiros.

O navio começou a ser rebocado e chegou em águas portuguesas 6 dias depois, depois que 36 dos 150 quilômetros de litoral da Galícia, no noroeste da Espanha, já haviam sido contaminados. A pesca está proibida em uma faixa de 100 quilômetros. A idéia era retirar as quase 77 mil toneladas de óleo que ainda estão em seu interior nas águas calmas de Portugal. O buraco de mais de 10 metros no casco, abaixo da linha de flutuação, não permitiu que fosse rebocado para reparo. Foram colocados em torno de 20 quilômetros de barreiras na costa sob risco.

9.2 - Providências

Entidades sindicais marítimas de todo o mundo, denunciaram as precárias condições laborais em que atuavam os 24 marinheiros a bordo do navio, que operava com bandeira de conveniência cedida pelas Bahamas.

Na sequência do desastre do “Prestige”, tem havido uma maior abertura no seio da IMO para apoiar medidas que promovam o aumento da proteção das zonas costeiras e que coloquem mais ao largo as rotas dos navios com cargas potencialmente mais perigosas. Nesse enquadramento, Portugal apresentou uma proposta de afastamento dos seus EST (Esquemas de

Separação de Tráfego) em que o número de vias de trânsito duplicará. Passará a haver em cada sentido (ascendente e descendente) um corredor exterior para navios que transportem cargas perigosas e outro corredor interior para os restantes navios. Isto permite segregar os navios potencialmente mais perigosos dos restantes.

Além disso, verificar-se-á um afastamento dos EST do Cabo da Roca (que passa de 9 para 14 milhas de distância mínima à costa) e do Cabo de S. Vicente (que passa de 5 para 14 milhas de distância mínima à costa).

Relativamente ao EST das Berlengas, ele será revogado sendo criada uma área a evitar na antiga zona de tráfego costeiro.

Uma vez que a proposta portuguesa recolheu a aceitação do Sub-Comité de Segurança da Navegação, é previsível que seja definitivamente aprovada pelo Comité de Segurança Marítima da IMO em Dezembro de 2004, o que permitirá implementar os novos EST nacionais em 1 de Julho de 2005 e, na mesma data, implementar também a “área a evitar” das Berlengas.

Com estas medidas implementadas, será oportuno reavaliar as disposições do Decreto-Lei nº 200/86, de 22 de Julho, atualizando-as e compatibilizando-as com o novo quadro legislativo enquadrador das matérias relacionadas com a autoridade do Estado no espaço marítimo.

CAPÍTULO X

Al – Salam Boccacio

10.1 – O navio

Com 118 metros de comprimento e fabricado na Itália, em 1978, a embarcação de bandeira panamenha foi vendida em 1998 à el-Salam Maritime Transport Company. O ferry cumpria todas as regras de segurança e não estava com sua capacidade máxima de passageiros.

10.2 – O acidente

Ao enfrentar fortes ventos e mar agitado, um ferryboat egípcio com cerca de 1.400 pessoas a bordo naufragou na madrugada do dia 3 de fevereiro no mar vermelho, no litoral do Egito, causando uma das maiores tragédias de navegação no mundo. Trabalhando dia e noite, equipes de socorro resgataram em torno de 300 sobreviventes, provavelmente 1.100 morreram, devido ao longo tempo passado desde que o navio afundou. O navio teria afundado quando já havia percorrido mais da metade do seu trajeto de 200 quilômetros.

10.3 – Indícios

As causas ainda não foram esclarecidas, mas há uma grande possibilidade de que a embarcação da empresa egípcia el-Salam Maritime Transport Company não dispor de botes salva-vidas suficientes e de ter afundado rapidamente. Em pleno século XXI ainda pode ser visto navios transportando pessoas, além de carga, ainda devendo na parte de segurança. Acidentes como esse não são isolados e vêm ocorrendo a cada dia, parece que armadores não imaginam o perigo que existe em uma embarcação não estar dentro dos padrões exigidos pelo SOLAS.\

CAPÍTULO XI

Navio Explorer

11.1 – O acidente

No momento em que se inicia a temporada de cruzeiros na Antártida - que as agências de turismo esperavam bater recorde de viagens este ano - O cruzeiro MV Explorer, de bandeira liberiana e operado pela companhia GAP Adventures, com 73 metros de comprimento e 14 de largura, e viajava com 100 passageiros e 54 tripulantes a bordo colidiu com um iceberg na manhã do dia .. de novembro de 2007 a cerca de mil quilômetros de Ushuaia, extremo Sul da Argentina, a 96 Km da Península Antártida, próximo à ilha de King George. O grupo escapou ileso, depois de enfrentar, em botes, temperaturas abaixo de zero por mais de três horas até a chegada do socorro.

Entre os passageiros, estavam americanos, britânicos, canadenses, australianos, holandeses, japoneses e argentinos. O Explorer costuma realizar viagens de duas semanas pela Antártida. Menor que a maioria dos navios de cruzeiro, o navio consegue entrar em baías mais estreitas do continente gelado.

Como consequência do choque, a embarcação sofreu uma ruptura no casco, que levou à inundação da sala de máquinas e chegou até uma inclinação de 25 graus. O capitão do navio ordenou que todos abandonassem a embarcação por meio dos botes e balsas salva-vidas.

Em seguida, uma embarcação norueguesa de passageiros presente na área retirou os ocupantes dos botes salva-vidas.

Os inspetores da Agência de Guarda Costeira e Marítima da Inglaterra encontraram cinco falhas no Explorer quando ele aportou em Greenock, na Escócia, em maio. Havia problemas de manutenção nos salva-vidas e faltavam mapas de busca e resgate.

Inspetores do controle portuário chileno também encontraram seis deficiências durante uma inspeção realizada no navio em Puerto Natales, em março, relacionadas a medidas de segurança de navegação.

Podemos identificar esse acidente com um registrado há 95 anos, o Titanic também colidiu com um iceberg, mas felizmente neste todos escaparam. A falta de cuidado com a segurança e salvação pode ser encontrada nos dias de hoje como acabamos de ver, usar bandeiras de conveniência para ter regras menos rígidas. A IMO deveria cobrar mais desses países porque coloca-se em risco a vida de pessoas e do meio ambiente marinho, já que não falamos apenas de perdas de vidas humanas e também do ecossistema, vida natural que habita os oceanos, baías, rios e mares.

Esse acidente ainda será analisado para checar o verdadeiro motivo da colisão, apurar as causas e apontar os verdadeiros culpados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho ajudou de forma gratificante a entender o porquê da grande responsabilidade que um oficial de náutica tem diante da travessia de seu navio, não que ele seja o único responsável, mas com sua experiência e entendimento no assunto auxilia o comandante na faina de mostrar aos outros tripulantes a importância do manuseio correto e a manutenção periódica de extintores, balsas, baleeiras e outros equipamentos. Nesta parte, vou ressaltar pontos importantes.

Os acidentes, como esses relatados, tendem a chamar a atenção das autoridades sobre as conseqüências para o meio ambiente marinho, regiões costeiras e vidas humanas. As nações deveriam despertar para uma necessidade cada vez maior de adotar regras rígidas no controle de saída de navios e promover maiores responsabilidades aos países que o navio arvora.

“Na raiz de muitos destes problemas, está a falta de vontade de certos Estados (especialmente aqueles que cedem suas bandeiras para esta atividade), para cumprir suas obrigações legais internacionais. Em particular o acidente envolvendo o navio tanque Prestige, tem seu foco na absoluta necessidade de reforçar o controle do Estado que cede sua bandeira para navios”

Resolução A/RES/57/141 – ONU, Revista Unificar abril/2003

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 – BAINES, John. **Preserve os oceanos**. São Paulo: Scipione, 1995.
- 2 – CORREA, Paulo. **Um mar de medidas**. Lisboa: Mar, 2002. p. 37-43.
- 3 – SINDMAR. Até quando?. **Unificar**, v. 15, ano IV, p. 38-40, abril. 2003.
- 4 - www.novomilenio.inf.br. Vestris, 2007.
- 5 - www.discoverybrasil.com. Tragedy titanic, 2008.
- 6 – www.pechincha.com.br. Filosofia marítima, 2008