

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

ISRAEL GUEDES DA SILVA DIAS

GRANDES ACIDENTES MARÍTMOS

RIO DE JANEIRO

2014

ISRAEL GUEDES DA SILVA DIAS

GRANDES ACIDENTES MARÍTMOS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): Professora **Laura** Salette Loureiro Tavares

RIO DE JANEIRO

2014

ISRAEL GUEDES DA SILVA DIAS

GRANDES ACIDENTES MARÍTMOS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador:

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

DEDICATÓRIA

À Deus, que sempre me guia.

À minha família, que sempre me apoiou.

Aos amigos que sempre se mostraram
dispostos a ajudar.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por me conceder a capacidade de realizar minha monografia. Agradeço também a professora Laura, por me orientar e me fornecer o suporte necessário, e aos alunos Walper e Siqueira, por me hospedarem e me auxiliarem na minha viagem a Porto Alegre para fazer a entrevista com o Sr. Luiz Augusto Luz.

*Um dia a gente aprende que heróis são pessoas que fizeram o que era necessário fazer, enfrentando as conseqüências.
(Veronica Shoffstall)*

RESUMO

Após um século do naufrágio do Titanic, inúmeros avanços tecnológicos que auxiliam na navegação foram elaborados. Porém, o fator humano permanece como um dos mais importantes nas causas de acidente. O recente caso do cruzeiro Costa Concordia exemplifica esse problema. Em ambos os casos, a atuação do comandante foi determinante para o ocorrido.

No Titanic, o experiente comandante Edward Smith, segundo especialistas, optou por manter a rota mesmo após ser alertado da existência de muitos *icebergs* na região em que navegava, como consequência colidiu em um deles e naufragou o transatlântico

Por outro lado, no Costa Concordia, Francesco Schettino, o comandante, realizou uma manobra não autorizada, conhecida como *ichino* que significa reverência. Essa manobra fez com que o navio se chocasse com uma formação rochosa próxima a uma ilha italiana que consequentemente naufragou a embarcação.

Além da perda de vidas nesses acidentes, os danos ambientais causados pelos navios naufragados podem ser irreversíveis para o ecossistema local, pois vazamentos de combustível e materiais contaminantes são verdadeiras ameaças à vida marinha.

Palavras-chaves: Costa Concordia. Francesco Schettino. Naufrágio. Titanic.

ABSTRACT

A century after the Titanic's sinking, a great number of technological advances that help in navigation were designed. However, the human factor remains one of the most important causes of the accident. The recent case of the Costa Concordia cruise exemplifies this problem. In both cases, the performance of the captain was decisive.

In Titanic, the captain Edward Smith, according to experts, opted to stay the course even after being alerted to the existence of many icebergs and as a result, he collided and sank the transatlantic.

In the other hand, in Costa Concordia, the captain Francesco Schettino made an unauthorized maneuver known as *Ichino* which means reverence. This maneuver caused an accident with lots of casualties and losses.

Besides the loss of lives in these accidents, environmental damage caused by shipwrecks may be irreversible for the local ecosystem.

Keywords: Costa Concordia. Francesco Schettino. Sank. Titanic

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – O Costa Concordia em dia de esplendor	15
Figura 2 – A rota do naufrágio	17
Figura 3 – Mapa da localização do naufrágio	20
Figura 4 – Costa Concordia parcialmente naufragado	23
Figura 5 – Costa Concordia é reerguido na Itália	26

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Codacons – Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e la tutela dei diritti di utenti e consumatori (Coordenação das associações de protecção do ambiente e da protecção dos direitos dos utilizadores e consumidores).

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	COSTA CONCORDIA	14
2.1	O navio	14
2.2	A viagem	15
2.3	O acidente	16
2.4	A realidade dentro do navio	19
2.5	Abandonar o navio	20
2.6	O comandante	22
2.7	Desfecho	24
3	Titanic	26
3.1	A história do Titanic	26
3.2	Causas do acidente	26
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	28
	ANEXO I – A entrevista	29
	ANEXO II – Documento do naufrago	32
	ANEXO III – Diálogo	33
	REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA	35

1 INTRODUÇÃO

A navegação surgiu devido a necessidade da pesca e do transporte de bens. No início, de forma primitiva, o homem efetuava pequenas travessias de rios e lagos em pequenos barcos. Com a evolução das técnicas de navegação, as embarcações, cada vez maiores e sofisticadas, começaram a ser utilizadas em longas viagens.

Atualmente, o transporte marítimo é o mais utilizado para a importação e exportação ao redor do mundo. Embora o meio de transporte de passageiros mais eficiente e mais utilizado seja o aéreo, gigantescos navios oferecem uma opção diferente: Muito além de uma simples viagem, essas embarcações oferecem aos passageiros uma oportunidade de lazer. Majoritariamente utilizados em temporadas de férias, os cruzeiros desfilam pelas costas paradisíacas nos mais diversos locais do mundo.

Devido ao grande número de passageiros a bordo, a segurança se torna ainda mais importante. Por isso, várias convenções foram adaptadas e até mesmo criadas com o intuito de padronizar uma série de ações e procedimentos que devem ser tomados, afim de evitar que acidentes e incidentes aconteçam.

A tecnologia é outro fator aliado à prevenção de acidentes. Indiretamente, uma precisa navegação, atenua as probabilidades de ocorrer, por exemplo, um abalroamento ou até mesmo a colisão de um navio. Além das cartas náuticas, GPS's e radares são exemplos de equipamentos que são atualmente utilizados para auxiliar a condução dos navios.

Antes da utilização desses modernos equipamentos, acidentes aconteciam com muito mais frequência. Um caso que exemplifica isso é o do RMS Titanic, que naufragou nas gélidas águas do Atlântico Norte em 1912, e levou consigo a vida de mais de 1500 pessoas. O “orgulho da engenharia náutica”, como era chamado, fazia sua viagem inaugural e se colidiu com um iceberg.

Embora no início do século XX as condições de navegação eram mais complicadas, 100 anos depois do naufrágio do Titanic, um caso parecido aconteceu. O navio Costa Concordia, ostentando as mais sofisticadas tecnologias, se colidiu com uma rocha, próximo à uma ilha italiana, no Mediterrâneo e deixou 32 mortos.

O desenvolvimento deste trabalho tem como objetivo, além de fazer um paralelo entre os perfis de ambos os comandantes envolvidos nos acidentes, expor as reais causas desses acidentes e analisar os procedimentos de emergência realizados.

Os dados expostos foram retirados de sites, revistas, jornais, documentários sobre os acidentes e, com o objetivo de obter informações sobre a real situação enfrentada pelos passageiros no navio Costa Concordia, uma entrevista foi realizada com um passageiro que presenciou o acidente.

2 COSTA CONCORDIA

2.1 O Navio

Costruído na cidade italiana de Trieste, no estaleiro de Fincantieri e lançado em 2006, o gigantesco navio pertencente à empresa italiana Costa Cruciere que custou aproximadamente 565 milhões de dólares, possuía 293 metros de comprimento, uma boca de 35,5 metros, um calado de 8,2 metros além de um deslocamento de 114.500 toneladas. O Costa Concordia alcançava uma velocidade máxima de 23,5 nós e tinha a capacidade de transportar em suas 1500 cabines 4890 pessoas.

O luxuoso cruzeiro costumeiramente fazia viagens de lazer ao longo do mar Mediterrâneo porém fazia outras rotas como por exemplo o porto de Santos, no Brasil.

Figura 1 – “O ‘Costa Concordia’ em dia de esplendor”



Disponível em: <http://veja.abril.com.br/blog/ricardo-setti/tema-livre/eu-viajei-no-costa-concordia-antes-do-naufragio-veja-como-e-ou-era-o-navio/>. Acesso em 18 de Jul de 2014

2.2 A viagem

A temporada de férias, aquecendo o mercado de turismo naquele ano, fez com que o cruzeiro efetuasse inúmeras viagens pelo mediterrâneo.. Ostentando todo o luxo, oferecia aos passageiros conforto, diversão e muito entretenimento. O comandante do navio nessa viagem era o italiano Francesco Schettino.

Um dos passageiros do navio era o Sr. Luiz Augusto Luz, que viajava a passeio com sua família pela costa italiana. Segundo ele, no dia 7 de Janeiro de 2012, uma semana antes do acidente, durante seu embarque no navio em um porto próximo a Milão, todos os passageiros foram orientados a participarem de um treinamento de caráter obrigatório, a qual esclarecia os corretos procedimentos em caso de emergência bem como os locais de encontro dos passageiros.

A realização desse treinamento está descrito no Cap III parte B seção II Regra 30 da convenção Solas que diz:

Nos navios de passageiros, deverá ser realizado semanalmente um exercício de abandono do navio e um de incêndio. Não será necessária a participação de toda a tripulação em todos os exercícios, mas cada membro da tripulação deverá participar de um exercício de abandono do navio e um de incêndio por mês. Os passageiros deverão ser fortemente incentivados a comparecer a esses exercícios.

Porém a entrada de novos passageiros a cada porto que atraca é uma característica desse tipo de viagem e de acordo com a Capítulo III, Parte B, Seção I Regra 19 estipula que:

Em um navio empregado em uma viagem na qual esteja programado que os passageiros devam permanecer a bordo por mais de 24 horas, deverão ser realizadas chamadas de passageiros nas 24 horas seguintes ao seu embarque. Os passageiros deverão ser instruídos quanto ao uso de coletes salva-vidas e ao modo de agir em uma emergência.

De acordo com o Luiz Augusto, os demais passageiros que embarcaram nos dias seguintes não receberão orientações quanto aos uso de coletes salva-vidas e nem mesmo orientações quanto aos corretos procedimentos. Um novo treinamento estava agendado apenas para o próximo sábado, dia 14.

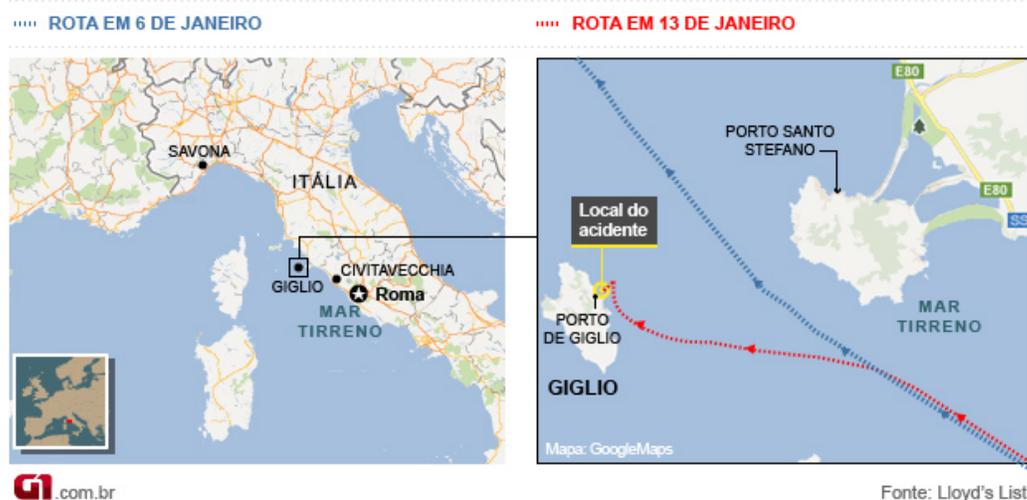
2.3 O acidente

Duas horas e meia antes do terrível acidente, o Costa Concordia desatracou do porto de Civitavecchia, a 70 quilômetros de Roma. O Cruzeiro se chocou com uma formação rochosa, próximo a ilha de Giglio, por volta de 21:30 horário local após um desvio da rota não autorizada. A imagem abaixo demonstra esse desvio.

Figura 2 – “A rota do naufrágio”

Rota do navio, segundo o site Lloyd's List

Naufrágio deixou mortos, feridos e desaparecidos



Disponível em : <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2012/01/empresa-diz-que-desconhecia-pratica-perigosa-em-navio.html>. Acesso em Jul. 2014.

A Hipótese mais aceita sobre a mudança de rota do Costa Concordia é que o comandante teria ordenado uma aproximação à Ilha a fim de homenagear seu chefe de garçons, Antonello Tievoli, que nasceu no local. Esta manobra é conhecida como *ichino*, “reverência” no jargão da marinha italiana e o comandante já havia tentado fazê-la, mas as condições meteorológicas impossibilitavam.

O primeiro oficial Giovanni Iaccarino revelou que a rota prevista na região era passar a 5 milhas da ilha de Giglio porém, por ordem do comandante, a nova rota era navegar por apenas meia milha. Segundo a testemunha essa nova rota não foi comunicada à Capitania de Portos e nem à companhia. Esta nova rota estava totalmente sob responsabilidade dos oficiais de bordo entre eles Simone Canessa, o cartógrafo do navio, quem traçou o novo percurso.

Giovanni Iaccarino juntamente com Simone Canessa revelaram à imprensa local que no momento da colisão eles estavam jogando video-game.

“Às 21h30 locais não havia mais serviço. Estava na ponte 5, na cabine de Simone Canessa. Estávamos jogando ‘Playstation’ quando percebemos uma mudança brusca do navio à direita em depois, à esquerda. Caíram objetos, e a sensação era de ter encalhado em um banco (de areia) ou de ter colidido”. E completaram:

“Houve uma vibração tremenda e muito objetos caíram no chão. Fui ao posto de comando e vi que o GPS marcava nove nós. Tínhamos passado de 16 para nove. Dirigi o olhar à carta náutica e vi que estávamos sobre um fundo marinho de 70 metros junto às rochas. Olhei o painel e só havia cruzamentos vermelhos. Todas as luzes eram vermelhas”. Iaccarino também indicou que depois viu Schettino com as mãos na cabeça e dizendo “bati”. Em seguida, o oficial dirigiu à ponte número zero do navio e viu que a água entrava rapidamente.

Outra polêmica sobre o caso é da jovem dançarina Domnica Cemortan que afirmou para a imprensa italiana ser amante de Schettino.

“Sim, mantive um relacionamento com Francesco Schettino, mas depois do naufrágio eu não o vi mais” disse a jovem.

Além de ter dito que foi convidada para a viagem, a testemunha afirmou que jantou com o comandante e logo após eles subiram ao passadiço para acompanhar a manobra de aproximação à ilha e deu detalhes sobre o momento do acidente.

“Tudo parecia normal, eu não consegui ver nada porque estava muito escuro. Em um certo momento um oficial se confundiu ao executar uma ordem. Ele (Schettino) criticou o oficial e repetiu a ordem. Alguns minutos depois aconteceu o que aconteceu. Eu não senti o impacto, mas vi as luzes de emergência acenderem” disse ela.

Esse “oficial” que se confundiu, na verdade, era o timoneiro, Jacob Rusli Bin. O comandante do navio acusou Jacob de não seguir as ordens de manobra e o apontou como principal culpado pelo maior desastre marítimo da Itália. Investigadores dizem que um problema de comunicação entre o comandante e o timoneiro pode ser uma das explicações da ação incorreta de Jacob que é da Indonésia.

Segundo o especialista italiano, almirante Giuseppe Cavo Dragone, o timoneiro executou a ordem com um atraso de 13 segundos mas o acidente aconteceria inevitavelmente. Porém, o fato de Jacob fugir das investigações o colocou como realmente um dos culpados e foi condenado em julho de 2013 pela justiça italiana a um ano e oito meses de prisão por homicídio culposo, lesões culposas e naufrágio culposo. Foragido por mais de um ano, Jacob foi encontrado em Jacarta, capital da Indonésia, pela interpol. No entanto, quando o tribunal de Grosseto que julga o caso decidir a data da convocação, ele poderá decidir se irá ou não viajar para testemunhar.

O inquérito final do caso concordia definirá as reais causas do choque da embarcação. O fato é que a destreza do comandante associada às condições climáticas favoráveis foi fundamental para evitar que este se tornasse o maior desastre marítimo do mundo.

O impacto com as rochas provocou uma abertura no casco, com cerca de 70 metros, na alheta de bombordo do navio, essa abertura possibilitou a entrada de água criando uma superfície livre e comprometendo a estabilidade da embarcação. O navio é dividido em 5 compartimentos e de acordo com seu projeto, suportaria a inundação de 2, porém 3 inundaram.

A princípio a tripulação não sabia a proporção do dano na estrutura e continuou a viagem. Em pouco tempo, devido à superfície livre formada em seus compartimentos, o navio começou a adernar para bombordo. O cruzeiro se afastou da ilha de Giglio e quando o comandante percebeu que a segurança da navegação estava seriamente comprometida, decidiu retornar para uma região menos profunda. Essa manobra fez a embarcação adernar para boreste e com a ajuda do vento e correnteza aproximou-se novamente da ilha, onde ficou parcialmente naufragado.

A guarda costeira italiana foi alertada sobre o que estava acontecendo e entrou em contato com o comandante. Antes do navio naufragar uma conversa entre eles foi divulgada pela imprensa italiana e traduzida pela TV Record:

Guarda costeira – “Boa noite, Costa Concordia. Vocês tem algum problema a bordo?”

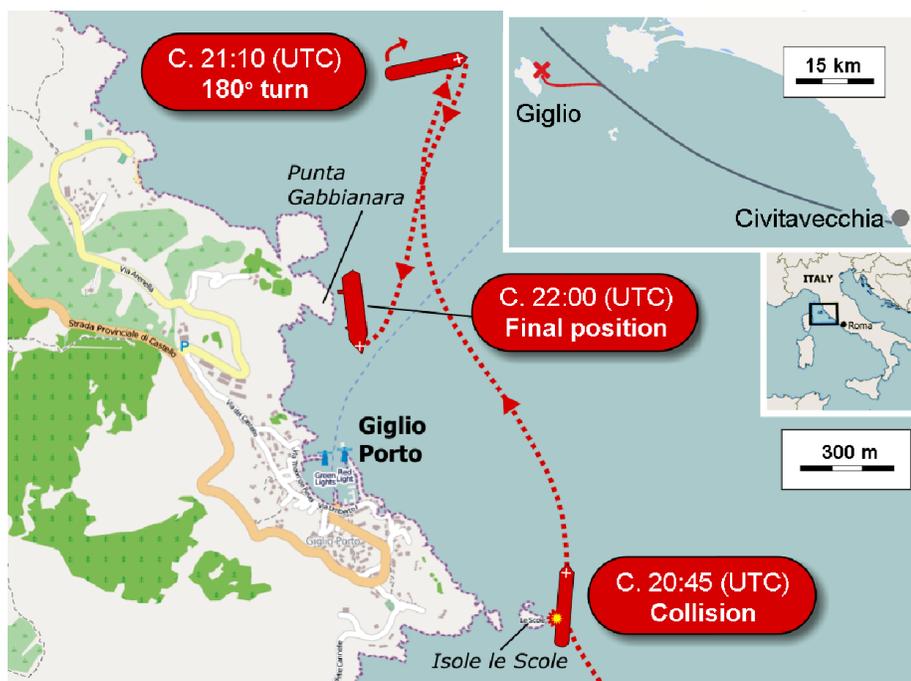
Comandante – “Sim, positivo, Estamos em blackout e checando a situação.”

Guarda costeira – “O parente de um tripulante ligou para a polícia e disse que durante o jantar caiu tudo sobre a sua cabeça.”

Comandante – “Não, negativo. Nós temos um blackout e estamos verificando a situação a bordo. Vamos mantê-los informados.”

Os dados recebidos pelo VDR (*Voyage Data Recorder*) do navio apresentam exatamente a derrota após o choque e o retorno para a ilha. A imagem a seguir é uma representação gráfica dos dados recebidos do VDR.

Figura 3 – “Mapa da localização do naufrágio”



Disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Costa_Concordia. Acesso em 17 de Jul. 2014

2.4 A realidade dentro do navio

Para maior coleta de dados foi realizada uma entrevista com o advogado Luiz Augusto Luz, rio-grandense morador da cidade de São Leopoldo, com o objetivo de obter a real situação enfrentada pelos passageiros e uma análise dos procedimentos realizados. Essa entrevista está disponível, na íntegra, no Anexo I.

Coordenador e professor da Faculdade do Ministério Público (FMP) de Porto Alegre, Luiz Augusto viajava com sua família. Era a última noite da viagem deles e na manhã seguinte desembarcariam, porém o acidente aconteceu e ele revelou como foi o momento:

_ “Percebemos o impacto. Apesar do tamanho do navio, sentimos um ‘solavanco’. A princípio pensei que fosse um problema no motor, jamais se poderia imaginar que havíamos batido. No momento do impacto estávamos em uma loja e vimos vários objetos caindo e deu, ali, um primeiro momento de pânico. Pouco tempo depois o navio começou a adernar.”

O passageiro diz também que, alguns minutos depois do impacto, a tripulação informou que uma pane elétrica havia acontecido e aproximadamente 60 minutos depois foi dada a ordem de abandonar o navio.

2.5 Abandonar o navio

É importante verificar se os procedimentos de emergência realizados pela tripulação foram corretos. Como a Itália é um país membro da IMO (*International Maritime Organization*), um órgão da ONU, responsável pela administração da navegação internacional, os navios, como por exemplo o Costa Concordia, são obrigados a respeitarem as convenções estipuladas pela entidade e uma das mais importantes é a SOLAS (*Safety of Life at Sea*).

No Capítulo III, parte B, seção II, Regra 21 da convenção diz:

–Todas as embarcações de sobrevivência necessárias para possibilitar o abandono do número total de pessoas a bordo, deverão poder ser lançadas com a sua lotação completa de pessoas e com a sua dotação total de equipamentos, num tempo inferior a 30 minutos, a partir do momento em que for dado o sinal de abandonar o navio.

O pânico dos passageiros e o despreparo dos tripulantes impossibilitaram que a manobra de abandono fosse concluída de acordo com a norma. Essa evidência é relatada em uma reportagem, exibida pela Rede Record, a qual diz que centenas de passageiros ainda estavam a bordo 4 horas depois da colisão.

Perguntado se houve algum controle do pânico, Luiz Augusto nega e descreve detalhes do momento de angústia vivido por ele e pelos demais passageiros do luxuoso cruzeiro.

_”A partir do momento que foi dada a ordem de abandonar o navio, fomos para nossas cabines pegar os coletes e começamos a descer as escadas, pois estávamos no oitavo andar e o

ponto de encontro era no quarto. Quando começamos a descer, nós vimos uma cena de tumulto total, um desespero, as pessoas se empurravam. Não houve nenhum tipo de controle sobre prioridades entre homens, mulheres, crianças e idosos. Eu vi algumas mães com crianças no colo, crianças que caíram do colo das mães e também cadeirantes no chão esperando os familiares, eu não podia ajudá-los, pois estava com minha mãe que também necessitava de ajuda...”

Questionado sobre a atuação dos tripulantes, ele fez duras críticas sobre o despreparo dos profissionais que ali estavam e ainda declarou que o treinamento que havia participado uma semana antes era muito “superficial”. Um outro problema descrito foi o grande número de pessoas que não sabiam onde estavam os respectivos coletes salva-vidas, esses passageiros foram os que embarcaram após o dia do treinamento e não detinham essa informação. Como dito anteriormente, estava programado um novo treinamento apenas na manhã do dia seguinte.

“Salve-se quem puder” foi a expressão utilizada para descrever a situação enfrentada por todos que chegavam ao ponto de encontro. A tripulação, assustada e despreparada, gerenciou o embarque dos passageiros nas baleeiras.

O ângulo de inclinação do navio impossibilitou a utilização das embarcações salva-vidas de bombordo, ocasionando uma superlotação no lado oposto. Devido ao número reduzido de baleeiras, muitos passageiros foram obrigados a abandonar o navio e alcançar a ilha, que estava a poucos metros, nadando nas geladas águas do mediterrâneo. Alguns passageiros permaneceram no cruzeiro e foram resgatados pelo helicóptero da guarda costeira. Foram registradas 32 mortes no naufrágio.

Figura 4 – “Costa Concordia parcialmente naufragado”



Disponível em: <http://revistaepoca.globo.com/Mundo/noticia/2012/01/cruzeiro-naufrega-e-deixa-mortos-na-italia.html>. Acesso em 20 de Jul. 2014

2.6 O comandante

O comandante do navio era Francesco Schettino. O principal personagem desse acidente nasceu em 1960 numa cidade chamada Castellammare di Stabia, uma província de Nápolis ao sul da Itália. Schettino que veio de uma família de marítimos, seguiu os costumes e se formou, a mais de 30 anos, oficial de náutica no “*Istituto Tecnico Nautico Nino Bixio*” que fica na cidade de Piano di Sorrento.

Em 2002 a empresa italiana “Costa Crociere S.p.A” contratou Francesco e, em seu primeiro navio, exercia as funções de oficial de segurança.

Todo navio é obrigado a nomear algum oficial responsável pela segurança (geralmente é o 2º oficial de náutica), com a finalidade é orientar os passageiros e a tripulações os corretos procedimentos em caso de acidentes, bem como fazer avaliações de risco e inspeções com o propósito de evitar qualquer tipo de incidente.

Descrito como, autoritário, às vezes insuportável, por Martino Pellegrino, um dos oficiais presentes no navio naufragado, Schettino assumiu o posto de Comandante em 2006.

Além da monobra desastrada, Schettino foi acusado de ferir a honra da marinha italiana ao violar uma das principais regras náutica, abandonar o navio antes da saída de todos os passageiros. Embora não haja uma lei documentada que obrigue o comandante permanecer a bordo, essa prática é comum entre os marítimos.

Enquanto os demais tripulantes auxiliavam os passageiros a abandonar o navio, a guarda costeira, por intermédio do agente Gregorio de Falco, entrou em contato com o comandante. Um áudio divulgado pela imprensa italiana mostra as ordens dada a Schettino para voltar ao navio. O diálogo, traduzido pela TV Record e Revista Veja, está disponível, na íntegra, no Anexo III:

Não há evidências se o comandante retornou ao navio. Na manhã seguinte, em entrevista à imprensa local, o comandante afirmou ter sido o último a abandonar o navio.

Dias depois do acidente, a justiça italiana determinou que o comandante fosse submetido a um exame toxicológico. O objetivo era verificar se ele havia ingerido drogas na noite da tragédia. O advogado de Schettino, Bruno Leporatti, comunicou, 10 dias depois do acidente, que o resultado do teste deu negativo e completou dizendo que esse resultado provava que seu cliente não estava sob o efeito de entorpecentes no momento do acidente, hipótese anteriormente cogitadas.

Os resultados realmente mostraram que ele não havia consumido nem álcool, nem drogas, de acordo com detalhes dos exames divulgados pela associação de consumidores Codacons¹, que apresentou uma ação popular contra os donos do navio.

A Codacons, cujos especialistas estavam presentes na hora dos exames, disse que os resultados não são confiáveis, já que eles também não mostraram a presença dos tranquilizantes que o próprio Schettino disse que estava tomando, antes do acidente.

Os exames também mostraram a inexplicável presença de uma quantidade mínima de cocaína no cabelo de Schettino. Entretanto, eles não encontraram nenhum sinal dos

¹ Codacons – Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e la tutela dei diritti di utenti e consumatori (Coordenação das associações de protecção do ambiente e da protecção dos direitos dos utilizadores e consumidores).

componentes da cocaína dentro dos folículos pilosos de Schettino - que são os componentes que normalmente aparecem dentro do cabelo de alguém que, de fato, usou cocaína.

A denúncia de uso de entorpecentes por parte do comandante, possivelmente foi feita pelos próprios passageiros. Embora o resultado, negativo, prova que Schettino no momento do acidente estava lúcido, o comportamento do comandante, nos dias anteriores, era suspeito, como conta o entrevistado Luiz Augusto Luz:

“Encontrei o comandante na noite anterior, eu estava indo para o meu quarto, nós nos cruzamos e ele apresentava sinais de embriaguez. Não a ponto de estar caindo, mas dava para perceber pela coloração da pele e sua aparência que ele não estava em seu estado normal. Não posso afirmar nada, pode ser algum efeito de remédio, mas como dito, apresentava sintomas de ter ingerido bebida alcoólica.

Esse fato me chamou tanta atenção, que no café da manhã do dia seguinte, eu comentei com meus familiares que por sorte, hoje em dia, a tecnologia não deixa acontecer nenhum acidente, basta o comandante apertar um botão e é tudo automático, pois ontem eu passei por ele não estava muito normal.”

2.7 Desfecho

Os naufragos receberam os primeiros socorros imediatamente após o acidente ainda na ilha de Giglio. Na manhã do dia seguinte, uma outra embarcação levou as vítimas para receberem assistência especializada na cidade de Livorno.

O navio que permanece parcialmente naufragado está sendo resgatado por uma equipe especializada. De acordo com especialista, a região próxima à ilha de Giglio, na costa italiana da Toscana, pode sofrer danos ambientais irreversíveis. Além de possíveis vazamentos de combustível, os materiais contaminantes e a quantidade de lixo tóxico do cruzeiro podem ameaçar o ecossistema local.

Diante do preocupante quadro, o armador e um grupo de seguradoras financiam uma mega operação de retirada do navio. A operação, lenta, concluiu sua primeira fase em 17 de setembro de 2013. Removido das pedras, o navio está posicionado de maneira sólida com a ajuda de 36 cabos de aço, 56 correntes e gigantescos flutuadores soldados em ambos bordos.

Figura 5 – “Costa Concordia é reerguido na Itália”



Disponível em: <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2013/09/termina-1-fase-da-megaoperacao-para-endireitar-o-costa-concordia.html>. Acesso em 20 de Jul. 2014

A segunda fase, iniciada no dia 17 de Julho de 2013 com previsão de término no dia 25 de Julho, consiste no traslado seguro do navio para o porto de Gênova, onde ocorrerá a terceira e última fase e será cuidadosamente desmontado. Estima-se que o valor total da operação ultrapasse R\$ 2,2 bilhões.

3 Titanic

3.1- A história do Titanic

Criado no estaléiro “*Harland & Wolffde*” em Belfast, na Irlanda do Norte, o maior navio construído no início do século XX e batizado como Titanic, entrou para a história ao naufragar nas geladas águas do Atlântico Norte e levando, além de suas 46 mil toneladas, a vida de mais de 1500 passageiros.

O transatlântico partira, com 2227 pessoas a bordo, de Southampton, na Inglaterra, no dia 10 de abril de 1912 com destino à cidade de Nova York para sua viagem inaugural. Descrito como “insumersível”, o Titânic colidiu a estibordo com um iceberg na região dos bancos gelados de Newfoundland nas últimas horas do dia 14.

A colisão danificou seriamente o casco, uma enorme massa de água entrou nos compartimentos, comprometendo a estabilidade. Diferente do que aconteceu com o Costa Concordia, o Titanic se partiu ao meio e soçobrou completamente em águas profundas.

Embora houvesse condições precárias e falta de treinamento dos tripulantes, alguns passageiros conseguiram escapar do navio pelos botes salva-vidas. A curto período entre o choque e o naufrágio, aproximadamente 2 horas, dificultou muito a operação de salvamento, agravando ainda mais a situação.

3.2 Causas do acidente

Os especialistas não compreendem o motivo pelo qual o Titanic não alterou sua rota, uma vez que diversas mensagens foram enviadas, via telégrafo, alertando sobre a presença de icebergs flutuantes na região momentos antes da colisão.

No comando do navio estava o experiente capitão Edward J. Smith, mesmo sabendo do caminho potencialmente acidentado na rota do majestoso transatlântico, o capitão optou por manter a rota e a velocidade, confiando na calmaria do oceano.

Mesmo com a possibilidade de ter feito uma rota diferente para evitar o acidente, o comandante do navio tomou atitudes de bravura ao orientar e auxiliar na faina de abandono do

navio dos passageiros e principalmente por manter as tradições dos marítimos: - Ser o último a abandonar o navio, mesmo que isso tenha lhe custado a vida.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise feita sobre o naufrágio do Costa Concordia prova que, independente da existência das convenções, a falha humana é a principal responsável pelos acidentes. Embora a existência da tecnologia seja um fator importante para auxiliar a navegação, não se deve permitir que erros como esse aconteçam novamente.

Decorridos 100 anos do acidente do Titanic, as autoridades tiveram tempo suficiente para elaborar normas e, associadas às atuais técnicas de navegação, a atividade é, sem dúvida, mais segura. O próximo passo seria uma busca por um perfil psicológico ideal para o trabalho, com uma pessoa que seja responsável suficiente para saber que o trabalho em que esta envolvido lida diretamente com vidas. Como a própria tradução do SOLAS diz, salva-guarda da vida humana, considera não somente vida de quem a lê, mas também da vida de todos que estão a bordo.

O comportamento dos comandantes nos dois casos citados se diferem no profissionalismo, de um lado Edward Smith segue rigorosamente as regras, seguindo a rota traçada mesmo avisado da presença de icebergs e permanecendo no navio, cumprindo o seu dever de ser o último a abandonar a embarcação. Por outro lado, Francesco Schettino, que além de efetuar uma manobra não autorizada e perigosa, soçobrou um navio e não auxiliou o abandono dos demais passageiros. Esse conflito de ideias mostra que é necessário um equilíbrio entre bom senso e profissionalismo.

ANEXO I – A ENTREVISTA

Para uma maior coleta de dados relativo ao acidente, uma entrevista foi realizada com o Sr. Luiz Augusto Luz, passageiro do Costa Concordia no dia do acidente. A entrevista foi realizada no dia 26/06/2014, na cidade de São Leopoldo/RS.

Boa Tarde senhor Luiz Augusto.

-“Boa tarde”.

A primeira pergunta é relativo aos procedimentos de treinamento. Houve algum tipo de orientação em caso de emergência?

-“Sim. Para todos que embarcaram no mesmo dia que eu e minha família. Embarcamos uma semana antes do acidente. Estipularam um horário no fim da tarde e fizemos um treinamento superficial, mostraram os procedimentos de utilização do colete salva-vidas e os locais de encontro. O problema é que diariamente novos passageiros embarcavam e não houve treinamento para essas pessoas ao decorrer da semana.”

Era obrigatório a participação de todos no treinamento?

-“Sim, disseram que este treinamento era obrigatório e que iriam fazer inspeções nas cabines dos passageiros.

O senhor sentiu o impacto do navio no momento do acidente?

-“ Percebemos o impacto. Apesar do tamanho do navio, sentimos um ‘solavanco’. A princípio pensei que fosse um problema no motor, jamais se poderia imaginar que havíamos batido. No momento do impacto estávamos em uma loja e vimos vários objetos caindo e deu, ali, um primeiro momento de pânico. Pouco tempo depois o navio começou a adernar.”

Qual foi a primeira providência tomada pelos tripulantes?

—”A princípio não foi informado nada sobre acidente. Minutos depois, uma voz, nos auto-falantes, dizia que uma pane elétrica havia acontecido. E a partir disso, os passageiros ficaram relativamente tranquilos”.

Quanto tempo demorou para ser dada a ordem de abandonar o navio?

“Eu me lembro bem, entre o acidente e o abandonar o navio (dito em italiano), acreditávamos que havia apenas uma pane elétrica, porém percebemos que o navio, a princípio, adernou para um lado e depois começou a adernar muito para o outro lado. Códigos sonoros foram dados e percebemos que a tripulação começou a aparentar uma aflição e ficamos preocupados. Aproximadamente 60 minutos depois do impacto a ordem foi dada. ”

Como foi a reação dos passageiros após a ordem de abandonar o navio?

“A partir do momento que foi dada a ordem de abandonar o navio, fomos para nossas cabines pegar os coletes e começamos a descer as escadas, pois estávamos no oitavo andar e o ponto de encontro era no quarto. Quando começamos a descer, nós vimos uma cena de tumulto total, um desespero, as pessoas se empurravam. Não houve nenhum tipo de controle sobre prioridades entre homens, mulheres, crianças e idosos. Eu vi algumas mães com crianças no colo, crianças que caíram do colo das mães e também cadeirantes no chão esperando os familiares, eu não podia ajudá-los, pois estava com minha mãe que também necessitava de ajuda. .

Infelizmente 32 pessoas faleceram nesse acidente. Quais foram as causas das mortes, uma vez que o navio ficou parcialmente naufragado?

“Segundo eu soube, as causas das mortes foram as mais diversas, como por exemplo, pessoas que não conseguiram sair do navio, outras que tiveram ataques cardíacos e também pessoas que faleceram por hipotermia quando se jogaram ao mar”.

Um dos personagens principais do caso é o comandante Schettino. O senhor teve algum contato com ele?

“Encontrei o comandante na noite anterior, eu estava indo para o meu quarto, nós nos cruzamos e ele apresentava sinais de embriaguez. Não a ponto de estar caindo, mas dava para perceber pela coloração da pele e sua aparência que ele não estava em seu estado normal. Não posso afirmar nada, pode ser algum efeito de remédio, mas como dito, apresentava sintomas de ter ingerido bebida alcoólica. Esse fato me chamou tanta atenção, que no café da manhã do dia seguinte, eu comentei com meus familiares que por sorte, hoje em dia, a tecnologia não deixa acontecer nenhum acidente, basta o comandante apertar um botão e é tudo automático, pois ontem eu passei por ele não estava muito normal”.

O que aconteceu com os passageiros depois que abandonaram o navio?

“Os botes nos levaram para a costa da Ilha de Giglio e umas tendas da cruz vermelha estava providenciando os primeiros socorros. No dia seguinte uma outra embarcação nos levou até Livorno onde passamos por uma triagem e depois fomos levados para um ginásio, lá nos alimentamos. Após isso, um ônibus nos levou até Savona onde a polícia local nos deu um documento que declarava que éramos naufrágos do Costa Concordia, já que havíamos perdido nossos passaportes e outros documentos pessoais.

ANEXO II – DOCUMENTO DO NÁUFRAGO

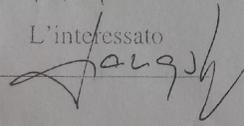

Ministero dell'Interno
DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
UFFICIO POLIZIA FRONTIERA MARITTIMA
SAVONA

Savona, 14/01/2012

OGGETTO: Attestazione.

Si attesta che la persona sottoindicata, passeggero/a della M/n Costa Concordia, naufragata in data 13/01/2012 nel corso della navigazione nel tratto di mare tra Civitavecchia e Savona, risulta privo di documenti di identità in quanto smarriti nel corso dell'abbandono della suddetta nave .-----
(This is to certify that the person, passenger of M/n Costa Concordia, sank on 13/01/2012 in the course of navigation in the sea area between Civitavecchia and Savona, has no identity documents as lost in the abandonment of that ship.)-----

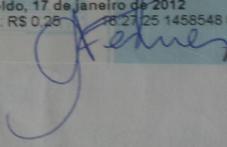
Sig./Sig.ra LUIS AUGUSTO S. LUZ nato/a a S. LEOPOLDO
(Mr./Mrs.) il residente a S. LEOPOLDO/RS nazionalità BRASIL
(on) 16/4/64 (resident) (nationality)

L'interessato 

Il Dirigente 

 **1º TABELIONATO DE NOTAS DE SÃO LEOPOLDO**
Rua Independência, 620 - São Leopoldo - RS - Fone: (51) 3579-3500
WALDIR COMASSETTO - TABELIÃO 

AUTENTICAÇÃO
AUTENTICO a presente cópia reprográfica, por ser uma reprodução fiel do original que me foi apresentado, com o qual conferi.
São Leopoldo, 17 de janeiro de 2012
Emol: R\$ 2,90 + Selo digital: R\$ 0,25 - 8 27 25 1458548 04088
0617 01 1100019 10414


Alexandra Festner
Escrivã Autorizada

ANEXO III- DIÁLOGO

Gregorio de Falco -Aqui é De Falco falando de Livorno. Eu estou falando com o capitão?

Francesco Schettino -Sim, boa noite, comandante Di Falco.

De Falco -Me diga seu nome por favor.

Schettino -Eu sou o capitão Schettino.

De Falco -Schettino? Ouça, há pessoas presas a bordo. Agora você vai até lá com seu barco salva-vidas, até a proa à estibordo. Há uma escada de corda. Suba a escada e vá a bordo. Vá a bordo do navio e me diga quantas pessoas estão lá. Fui claro? Eu estou gravando esta conversa, capitão Schettino.

Schettino – Nesse momento o navio está se inclinando...

De Falco – Eu entendo. Ouça: há pessoas descendo pela escada na proa. Você deve subir por essa escada, entrar no navio e me dizer quantas pessoas estão lá e o que está acontecendo a bordo. Entendido? Você deve me dizer quantas crianças, mulheres e pessoas estão lá precisando de ajuda. Entendido? Ouça, Schettino, você talvez tenha conseguido se salvar, mas as coisas vão ficar realmente ruins para você. Vou fazer com que você pague por isso! Volte a bordo!

A guarda costeira continua a conversa ao perceber que o comandante não estava disposto a voltar a bordo.

De Falco – O que está fazendo, comandante?

Schettino – Eu estou aqui com os botes de resgate, estou aqui para coordenar o resgate.

De Falco- O que está coordenando daí? Volte para o navio! Coordene o resgate de dentro do navio! Você está se recusando a voltar a bordo, comandante?

Schettino- Não, não estou me recusando.

De Falco – Você está se recusando a voltar a bordo comandante. Me diga a razão pela qual você não vai retornar.

Schettino – Eu não vou retornar porque o outro bote salva-vidas está parado.

De Falco – Volte para o navio! É uma ordem! Não invente mais desculpas. Você declarou abandono de navio. Agora quem está no comando sou eu! Vá a bordo! Fui claro?

Schettino – Comandante...

De Falco – Não me entende? Vá e me chame imediatamente quando estiver a bordo. O meu resgate aéreo está lá.

Schettino – Onde estão as suas equipes de resgate?

De Falco – Minha equipe de resgate está na proa.

De Falco- Vá. Há corpos, Schettino. Vá!

Schettino – “Quantos corpos?”

De Falco – “Eu não sei! Eu ouvi falar de um. Você é que tem que me dizer quantos corpos há! Cristo!”

Schettino – “Mas você percebe que aqui está escuro e nós não enxergamos nada!”

De Falco – “E daí? Você quer ir pra casa, Schettino? Está escuro e você quer ir pra casa? Vá para a proa usando a escada e me diga o que pode ser feito, quantas pessoas há e do que elas precisam. Agora!”

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ANSA BRASIL. Encontrada testemunha do caso concordia. Disponível em: http://ansabrasil.com.br/brasil/noticias/italia/noticias/2014/04/09/Encontrada-testemunha-do-caso-Costa-Concordia_7702498.html. Acesso em 15 de Jul. 2014

APP. Costa Concordia aproximou-se de Giglio para homenagear tripulante. Disponível em: <http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/index.php?x=7294>. Acesso em 19 de Jul. 2014.

BBC BRASIL. Navio Costa Concordia é erguido de plataforma submarina. Disponível em: http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2014/07/140707_costa_concordia_operacao_hb.shtml. Acesso em 20 de Jul. 2014.

BBC. Costa Concordia captain blames helmsman for crash. Disponível em: <http://www.bbc.com/news/world-europe-24210522>. Acesso em 15 de Jul. 2014.

BBC NEWS EUROPE. Costa Concordia's captain returns to ship. Disponível em: <http://www.bbc.com/news/world-europe-26362567> . Acesso em 05 de Mai. 2014.

BBC NEWS EUROPE. Profile Capt. Francesco Schettino. Disponível em: <http://www.bbc.com/news/world-europe-16584591> . Acesso em 23 de Mai. 2014.

CNN. Francesco Schettine cruise ship captain in troubled water. Disponível em: <http://edition.cnn.com/2012/01/18/world/europe/italy-ship-captain-profile/> . Acesso em 23 de Mai. 2014.

DW. Lei não obriga capitão a ficar no navio, dizem especialistas. Disponível em: <http://www.dw.de/lei-n%C3%A3o-obriga-capit%C3%A3o-a-ficar-no-navio-dizem-especialistas/a-15674826>. Acesso em 19 de Jul. 2014.

G1 MUNDO. Teste antidrogas de Francesco Schettino dá negativo. Disponível em: <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2012/01/teste-antidrogas-de-francesco-schettino-da-negativo.html>. Acesso em 11 de Mai. 2014.

G1 MUNDO. Teste toxicológico do capitão do Costa Concordia dá negativo. Disponível em: <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2012/02/teste-toxicologico-do-capitao-do-costa-concordia-da-negativo-1.html>. Acesso em 19 de Jul. 2014.

G1 MUNDO. Translado do Costa Concordia para o porto de Gênova começará. Disponível em: <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2014/07/traslado-do-costa-concordia-para-porto-de-genova-comecara-terca.html>. Acesso em 20 de Jul. 2014.

GAZETA DO POVO. Desvio de rota foi “presente” para dois colegas. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/mundo/conteudo.phtml?id=1213566>. Acesso em 07 de Jul. 2014

IL SECOLO XIX. Concordia, Schettino: Il timoniere non può sparire così... . Disponível em: http://www.ilsecoloxix.it/p/italia/2014/03/11/AQUJkS4B-concordia_schettino_timoniere.shtml . Acesso em 15 de Jul. 2014.

PORTAL EBC. Capitão fez desvio de rota não autorizado. Diz presidente da companhia de cruzeiros. Disponível em: <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2012-01-16/capitao-fez-desvio-de-rota-nao-autorizado-diz-presidente-da-companhia-de-cruzeiros>. Acesso em 19 de Jul. 2014.

POTENCIAL MARITIMO. Quais os deveres de um oficial de segurança. Disponível em: <http://www.potencialmaritimo.com.br/2014/01/checklist-para-oficiais-de-seguranca-do.html> . Acesso em 18 de Mai. 2014.

R7. Documentário inédito mostra o que aconteceu a bordo do Costa Concordia. Disponível em: <http://noticias.r7.com/videos/documentario-inedito-mostra-o-que-aconteceu-a-bordo-do-costa-concordia/idmedia/4f8b863292bb56c4af28b802.html>. Acesso em 16 de Jul. 2014.

REVISTA DE MARINHA. Trágico acidente com o Costa Concordia. Disponível em: http://www.revistadeparinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2212:tragico-acidente-com-o-costa-concordia&catid=101:atualidade-nacional&Itemid=290.htm . Acesso em: 23 de Mai. 2014.

TERRA. Costa Concordia “Danos ambientais podem ser irreparáveis”. Diz biólogo. Disponível em: <http://noticias.terra.com.br/ciencia/costa-concordia-quotdanos-ambientais-podem-ser-irreparaveisquot-diz-biologo,0a7800beca2da310VgnCLD200000bbcecb0aRCRD.html>. Acesso em 20 de Jul. 2014

THE GUARDIAN. Costa Concordia captain blames helmsman for cruise ship disaster. Disponível em: <http://www.theguardian.com/world/2013/sep/23/costa-concordia-captain-blame-disaster>. Acesso em 15 de Jul. 2014

THE TELEGRAPH. The Costa Concordia – in numbers. Disponível em: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/italy/9014747/The-Costa-Concordia-in-numbers.html>. Acesso em 19 de Jul. 2014.

VEJA. Capitão do navio será submetido a exame toxicológico. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/internacional/capitao-do-costa-concordia-sera-submetido-a-exame-toxicologico>. Acesso em 19 de Jul. 2014.