

**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 TRAFEGO MARÍTIMO**

Por: Fábio Terto Dos Santos

**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 TRAFEGO 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) ou FOMQ (conforme o caso) da Marinha Mercante.

Por: Fábio Terto Dos Santos

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 me dar sabedoria, aos meus pais e minha família que sempre me ajudou e me aconselhou da melhor forma, e aos meus amigos que sempre estiveram ao meu lado em todos os momentos.....

DEDICATÓRIA

.....dedico este trabalho aos meus pais que, em toda minha vida, estiveram ao meu lado me apoiando e me aconselhando em toda a minha jornada.....

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo mostrar como os grandes acidentes motivaram mudanças na legislação internacional na intenção de corrigir os erros cometidos nos acidentes acontecidos no passado para que se possa, a cada mudança, estar-se navegando com mais segurança.

ABSTRACT

This work has, as an objective, to show how the biggest accidents motivated some changes in the international legislation with a intention to correct the mistakes done on the accidents that happened in the past to navigate, with every change, safer and safer.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO _____	9
1 - Os Grandes Acidentes Marítimos _____	10
1.1 - Titanic. _____	10
1.2 - Torrey Canyon _____	14
1.3 - Exxon Valdez _____	15
1.4- Erika _____	18
1.5 - Prestige _____	18
2 - Os Grandes Acidentes _____	21
2.1 - SOLAS _____	21
2.2- OPA e MARPOL _____	22
2.3- Pacotes Erika I e II _____	23
2.4- Pacote Prestige _____	24
CONSIDERAÇÕES FINAIS _____	25
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS _____	26

INTRODUÇÃO

No início da navegação, o homem se aventurava a navegar pelos mares sem o menor conhecimento que lhes auxiliasse na segurança da navegação e da vida humana.

Com o passar dos tempos o homem foi adquirindo experiência e começando a melhorar a maneira de navegar. Começou, baseado nos acontecimentos e acidentes ocorridos, a navegar com mais segurança. Verificando-se erros e causas de acidentes, o homem começou a estabelecer regras para evitar q fossem repetidos.

Nos dias atuais, a maior preocupação das autoridades marítimas é com a poluição do meio ambiente e com a salva guarda da vida humana no mar. Muitas leis foram criadas ao longo dos tempos devido aos acidentes ocorridos que resultaram na poluição do mar e na perda de vidas. Essas leis têm o intuito de prevenir acidentes baseado em correções de erros cometidos no acidentes.

Com o avanço da tecnologia, fica cada vez mais fácil navegar com segurança. Hoje em dia, há vários equipamentos que auxiliam na navegação, diminuindo o numero de acidentes, e também ajudam na localização e resgate de náufragos se for o caso.

CAPÍTULO I

Os Grandes Acidentes

1.1- O Titanic

O RMS Titanic foi um navio transatlântico da Classe Olympic operado pela White Star Line e construído nos estaleiros da Harland and Wolff. Na noite de 14 de Abril de 1912, durante sua viagem inaugural, chocou-se com um iceberg, e afundou duas horas e quatro minutos depois, na madrugada do dia 15 de Abril de 1912. Até o seu lançamento em 1912, ele foi o maior navio de passageiros do mundo.

O naufrágio resultou na morte de 1517 pessoas, hierarquizando-a como uma das piores catástrofes marítimas da história e de longe a mais infame. O Titanic desprovia de algumas das mais avançadas tecnologias disponíveis da época e foi popularmente referenciado como "inafundável". Foi um grande choque para muitos que, apesar da tecnologia avançada e experiente tripulação, o Titanic ainda afundou com uma grande perda de vidas humanas. Tudo isso resultou em mudanças do direito marítimo.

Ao anoitecer de 14 de Abril, o Comandante Smith mandou reforçar a vigia no mastro de proa (frente do navio), e fornecer binóculos. Esses equipamentos não foram encontrados e os vigias tiveram que fazer o seu trabalho apenas com a sua visão. O Comandante Smith retirou-se para os seus aposentos e deixou no comando no passadiço o Segundo Oficial Charles Lightoller, que mais tarde foi substituído pelo Primeiro Oficial William Murdoch. A noite estava fria e calma, sem ondulação e sem vento. Somente a luz das estrelas e do Titanic iluminavam a escuridão. Às 22h30, a temperatura da água do mar era gélida, cerca de 0,5° abaixo de zero, o suficiente para matar por hipotermia uma pessoa em apenas vinte minutos.

Às 23h40, os vigias do mastro, Frederick Fleet e Reginald Lee, avistaram uma sombra mais escura que o mar à frente. A imensa sombra cresceu rapidamente e revelou ser um imenso iceberg na direção do navio. Imediatamente o pânico deu lugar aos reflexos e Fleet tocou o sino de alerta do mastro três vezes e ergueu o comunicador para falar com o passadiço. Preciosos segundos se perderam até que o comunicador foi atendido pelo Sexto Oficial Paul Moody onde Fleet gritou "Iceberg logo à frente". O Primeiro Oficial que ouvira e vira a imensa massa de gelo na direção do navio, entrou no passadiço. Gritou, ordenando ao timoneiro Robert Hitchens "tudo a bombordo", e à praça de máquinas, "máquinas toda a força a ré". No passadiço e no mastro de proa, os tripulantes observaram inertes o imenso iceberg vindo em rumo de colisão.

Na praça de máquinas, a correria foi grande. O vapor que estava a ser enviado para os motores tinha de ser fechado, a fim de parar os pistões. Nas salas de caldeiras, os carvoeiros tiveram que parar de alimentar as fornalhas e abrir os abafadores das caldeiras. Quando os enormes pistões estavam quase parados, uma alavanca na base dos motores fora acionada para reverter os giros das hélices centrais, e então as válvulas tiveram que ser novamente acionadas para libertar o vapor para entrar nos motores que começaram a girar no sentido inverso. A hélice central assim que fora acionado o reverso dos motores parou de funcionar, pois este não era acionado pelos motores do navio, mas por uma turbina que era alimentada pela sobra do vapor dos motores.

A proa do navio começa a deslocar-se do Iceberg, e 47 segundos após se ter visto o Iceberg, não se consegue evitar a colisão. Esta ocorre às 23h40, na Latitude 41° 46'N e Longitude 50° 14'W. Arestas do Iceberg colidem com o casco do navio, fazendo com que se soltem os rebites entre as placas de aço, resultando em pequenas aberturas no casco, tendo sido afetados mais de noventa metros de casco deixando abertos os 5 compartimentos estanques. Apenas 20 minutos depois, o convés já tinha começado a inclinar-se.

O navio todo treme na hora da colisão e no passadiço o oficial Murdoch aciona imediatamente o fechamento das portas estanques. Nos porões de carga do navio, a água jorra com imensa força. Seguiu-se então um estrondo e a água do mar rompeu por toda a lateral da

sala de caldeiras número seis. As primeiras vítimas foram cinco operários que lutavam para manter seguras as correspondências na sala de correios inundada logo após a colisão. Morreram todos afogados tentando salvar as cartas que rumavam para a América a bordo do navio.

Com o abanão provocado pela colisão, muitos passageiros acordaram. O Comandante Smith dirigiu-se imediatamente para o passadiço e foi informado do ocorrido. Ordenou imediatamente a paragem total das máquinas. Com a paragem das máquinas, um barulho ensurdecedor é ouvido na área externa do navio, devido à grande quantidade de vapor expelido.

O Comandante Smith chamou o Engenheiro-chefe, Thomas Andrews, e solicitou um exame das avarias. Após alguns minutos, Andrews selou o destino do Titanic dizendo: "O navio vai afundar, temos menos de duas horas para evacua-lo". Bruce Ismay, Presidente da White Star Line e o Comandante Smith mostraram-se incrédulos com o relato. Havia sido atingidos 5 compartimentos estanques. Com quatro compartimentos, o Titanic ainda conseguiria flutuar, mas o peso de cinco compartimentos cheios de água fariam com que a água atravessasse para os outros compartimentos, por cima das portas estanques. A água do sexto compartimento passaria para o sétimo compartimento, depois para o oitavo compartimento, e assim por diante.

Por volta das 0h00 do dia 15 de Abril, o Comandante Smith dirige-se à cabine de telégrafos e solicita para que os operadores do turno, Jack Phillips e Harold Bride, enviem a posição do navio junto com um pedido de ajuda. "SOS. Abalroamos um Iceberg. Afundamento rápido. Venham ajudar-nos". Foi a primeira vez que o sinal internacional de SOS por rádio, foi utilizado num acidente, pois o primeiro navio a enviar um SOS foi o Arapahoe em 1909 quando se encontrava perdido. O navio de passageiros Carpathia, da "Cunard Line", estava a quatro horas de distância do Titanic. Foi o primeiro a acorrer ao local. O rádio operador do Carpathia antes de ir dormir, efectuou uma última verificação às comunicações e captou a mensagem do Titanic. Próximo ao Titanic, havia um navio que era visível, possivelmente o SS Californian. O seu telegrafista não recebeu os pedidos de ajuda, pois acredita-se que estava dormindo. Não era comum manter telegrafistas trabalhando durante a noite. Após o desastre do Titanic isso tornou-se obrigatório.

Às 0h05, o Comandante Smith reuniu os oficiais e informou-os do ocorrido. Solicitou que os passageiros fossem acordados e que se dirigissem ao convés onde se encontravam os botes salva-vidas para serem evacuados. Sabiam que o número de botes era suficiente para apenas pouco mais da metade das pessoas a bordo, mas mesmo assim pediu para não haver pânico. Os tripulantes começaram a passar de cabine em cabine na primeira e segunda classes, acordando os passageiros, solicitando para colocarem os coletes salva-vidas e para que se dirigissem para o convés dos botes imediatamente. Enquanto isso, os passageiros da terceira classe permaneciam reunidos e trancados no grande salão da terceira classe junto à popa. Muitos passageiros revoltaram-se, e alguns aventuraram-se pelos labirintos de corredores no interior do navio para tentar encontrar outra saída. Alguns conseguiram escapar com vida, mas muitos deles acabaram sepultados dentro do Titanic. A evacuação havia sido feita de acordo com as classes sociais a que os passageiros pertenciam, valor até então aceitável.

Às 0h31, os botes começaram a ser preenchidos com "mulheres e crianças primeiro". Os primeiros botes foram lançados sem ter a lotação máxima permitida. Alguns sobreviventes relataram que a sensação ao caminhar no convés de botes era como a de estar descendo um monte.

Como o navio que estava próximo não respondia, nem aos sinais do telégrafo, nem aos sinais da lanterna, às 0h45, o Capitão Smith manda que fossem disparados os foguetes de sinalização. É arriado o primeiro bote salva-vidas n.º 7.

Enquanto que nos primeiros botes tinha que se implorar para que as pessoas entrassem, fazendo muitos deles descer praticamente vazios, nos últimos, o tumulto era bem visível. Relatam-se tiros para o alto para conter os mais afoitos. Faltando pouco mais de dois botes para deixar o navio, os passageiros da terceira classe são liberados. Restavam apenas esses dois botes e os dois desmontáveis que ficavam junto à base da primeira chaminé. A água gélida já invadia os convés, quando os botes desmontáveis conseguiram ser lançados.

Às 2h05, é arriado o último bote salva-vidas, o desmontável "D". Às 2h10, é enviado o último sinal pelos telegrafistas. O Capitão Smith ordena "cada um por si" e não é mais visto por ninguém. Já com a proa mergulhada no mar e a água a atingir o convés de botes, o pânico

é geral. Heroicamente, os operários da sala de eletricidade resistem até ao final para manter as luzes enquanto podem. Às 2h18, as luzes do navio falham.

A primeira chaminé, não aguentando mais a pressão exercida sobre ela, tomba na água, vítimas dezenas de pessoas nos convés e na água. O mesmo acontece com a segunda chaminé. A água gélida avança rapidamente, arrasando tudo o que há pela frente. Muitos são sugados pelas janelas para dentro do navio pela força das águas. A popa do Titanic sobe, mostrando suas imponentes hélices de bronze. O navio parte-se em dois e caem as duas chaminés que restavam. Enquanto a proa submerge, a mesma arrasta a popa, deixando-a na vertical e, segundos depois e totalmente submersa, desprende-se e começa a afundar. Depois a popa flutua por dois minutos e também começa a afundar. Às 2h20 o navio mergulha a pique pelas profundezas do oceano.

1.2- Torrey Canyon

Este foi um caso de poluição do meio marinho, ocorrido em 18 de março de 1967, oriundo de um acidente envolvendo o petroleiro Torrey Canyon, de propriedade de uma sociedade liberiana com sede nas Bermudas, fretado por uma sociedade californiana e sub-fretado a uma sociedade britânica. Este petroleiro carregava 118.000 toneladas de petróleo advindo do Kuwait, cujo destino final era o porto galês de Milford Haven.

Em uma colisão com um recife em alto-mar, a 7 milhas da costa do País de Gales, ocorreu o vazamento de aproximadamente 40.000 toneladas do produto, que imediatamente atingiram a península de Cornualha, na Grã-Bretanha. As 78.000 toneladas restantes foram liberadas ao mar no dia 28 do mesmo mês, em virtude do bombardeamento do casco pela aviação britânica, que provocou a queima de grande parte do petróleo.

Os prejuízos à França e à Grã-Bretanha advindos deste acidente, pela poluição do litoral francês de Finistère, foram avaliados em cerca de 85.500.000 francos antigos, muito superior ao valor coberto pelo seguro do navio e da carga. Uma comissão constituída pela Libéria concluiu que a culpa foi do comandante.

Na época do acidente, vigoravam dois textos de convenções relativas à prevenção de poluição do mar por óleo elaboradas em Londres, em maio de 1.954 e sua emenda, em abril de 1962. Estas convenções permitiam a aplicação de sanções indenizatórias iguais àquelas permitidas pelas legislações nacionais dos Estados-partes; no entanto, nem a Libéria nem os EUA eram partes destas convenções, o que dificultava a aplicação de sanções nelas contidas.

As soluções encontradas, portanto, foram alcançadas na jurisdição interna dos países, com a aplicação de suas respectivas leis e princípios atinentes ao caso para a fixação da indenização devida aos países vítimas do acidente.

Desperta interesse a decisão do Governo britânico de bombardear o casco do navio avariado. Esta ação foi citada pela Comissão de Direito Internacional das Nações Unidas como um exemplo moderno da prática de um ato proibido pelo Direito Internacional (intervenção de forças armadas em alto-mar contra navio mercante estrangeiro), mas considerado legítimo pela ocorrência de circunstância de um estado de necessidade, visto que este foi o único meio de resguardar um interesse essencial do Estado contra um perigo grave e iminente, que poderia ter se materializado pela invasão das praias galesas por uma onda de petróleo de proporções ainda maiores do que a que realmente ocorreu.

1.3- Exxon Valdez

O derramamento de óleo do petroleiro Exxon Valdez, que aconteceu há 17 anos, ainda ameaça a vida selvagem no Alasca, afirmam os cientistas. A conclusão pode custar à ExxonMobil mais de 100 milhões de dólares em gastos na limpeza da área. A empresa já pagou 900 milhões de dólares para ajudar a recuperar os estragos causados pelo derramamento de 1989, o pior da história dos Estados Unidos.

Mas o Estado do Alasca e o governo dos EUA podem pedir mais 100 milhões de dólares se conseguirem demonstrar que ainda há danos significativos e permanentes causados pelo desastre, e que não havia como prever esses danos quando da assinatura do acordo com a Exxon, em 1991.

Um estudo feito por pesquisadores do Serviço Nacional de Pesca Marinha em Juneau, no Alasca, indica que cerca de 10 quilômetros de costa em torno de Prince William Sound ainda estão sendo afetados pelo desastre e que há cerca de 100 toneladas de petróleo na região.

A ExxonMobil questionou as conclusões do estudo e lembrou que a empresa já respondeu a essa pesquisa, que se baseou em um trabalho de campo feito em 2003. A Exxon e a Mobil se fundiram em 1999. O estudo será publicado na edição de 15 de junho da revista *Environmental Science & Technology*, da American Chemical Society.

Segundo o trabalho, parte do petróleo que permanece na área está na superfície, em um estado mais sólido, de "asfalto", e outra parte está oculta sob a superfície na área intermarés das praias locais.

Ainda não se sabe muito sobre os efeitos tóxicos do petróleo ingerido por mamíferos, mas há sinais de que a exposição a ele seja uma das causas na não-recuperação das populações de lontras nas áreas mais afetadas de Prince William Sound.

O navio-tanque Exxon Valdez de aproximadamente 300 metros de comprimento, um dos mais modernos do mundo, foi entregue à Companhia de Navegação Exxon (Esso) no dia 11 de dezembro de 1986, atendendo aos padrões definidos pela Convenção Marpol (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios): tanques de lastro em locais com maior proteção; distribuição dos tanques de carga ao longo do comprimento máximo; estabilidade em situação de dano.

Em seu livro, *Incidentes Marítimos*, o oceanógrafo Robson José Calixto revela que US\$ 22.000,000 foram economizados ao constituí-lo somente com casco singelo, já que a

Guarda Costeira havia sido convencida desde 1997, que a ampliação das medidas de segurança na área de Valdez, assim como a exigência do casco duplo, não se faziam necessária

Tudo aconteceu no dia 23 de março de 1989. Depois de alguns drinques nos bares da cidade de Valdez, o comandante do Exxon Valdez, Joseph Hazelwood, juntamente com alguns oficiais, retorna para o terminal marítimo onde estava o navio. São informados que a partida havia sido adiantada em uma hora. Dois rebocadores auxiliaram o navio na saída. O comandante é avisado pelo rádio de que blocos de gelo que haviam se desprendido penetraram nas faixas do tráfego marítimo. O navio desvia do gelo flutuante fazendo duas mudanças de curso, mas ao invés de buscar o rumo Sul, toma a direção Leste-Oeste. O Exxon Valdez vai ao encontro do seu trágico destino. O piloto não tinha licença para navegar com o navio no estreito de Prince William e acaba batendo nos blocos de gelo. Não há mais nada a fazer. Começa a se desenhar um dos maiores desastres ecológicos do mundo.

O petroleiro Exxon Valdez derramou sua carga, causando danos imensos a uma grande área no litoral do Alasca. O navio havia partido do terminal petrolífero de Valdez, no Alasca, em 23 de março, e bateu em um bloco de gelo nas primeiras horas do mesmo dia, às 12h e 05min da madrugada. A seqüência de eventos que provocou o acidente não foi esclarecida até hoje.

Com o rompimento do casco do navio, cerca de 41 milhões de litros de óleo foram derramados no mar. A mancha negra contaminou uma área de 3.300 quilômetros quadrados e 1.500 quilômetros de praia. Apesar de terem ocorrido muitos outros derramamentos de óleo no mundo, o acidente com o Exxon Valdez aconteceu em águas remotas, onde se abrigava uma abundante e espetacular vida selvagem, causando danos terríveis à região. O óleo atingiu a maior área de reprodução de salmão do mundo. Nos anos de 1992 e 1993, os estoques de salmão rosa entraram em colapso devido à exposição dos ovos aos hidrocarbonetos aromáticos do óleo dissolvido do Exxon Valdez.

O custo de limpeza ficou em torno de US\$ 2,1 bilhões, e as áreas ao longo da costa atingidas pelo derramamento ainda estão contaminadas com óleo abaixo da superfície.

O Petroleiro foi rebocado em meados de 1989, para reparos na Califórnia, passando a se chamar Exxon Mediterranean. Várias tentativas foram feitas para sua volta às águas do Alasca, o que foi proibido. O comandante do navio trabalhava até 1999, para uma firma de advocacia em Manhattan.

1.4- Erika

O navio Erika, que estava carregado com 26 mil toneladas de óleo para aquecimento, estava a caminho da Itália, quando entrou em uma tempestade no Golfo de Biscaia, a cerca de 70 quilômetros da França, em dezembro de 1999. Com a força da tempestade, o navio acabou não resistindo e partiu-se ao meio fazendo com que cerca de 17 mil toneladas de óleo pesado fossem 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.

1.5- Prestige

O "Prestige" era um petroleiro monocasco, de 243 metros de comprimento e 18,7 de calado, construído em 1976 no Japão. Era propriedade de Mare Shipping, da Líbia; administrado por Universe Maritime, da Grécia; havia sido arrendado para a Crown Resources, da Rússia, mas com domicílio na Suíça e escritório em Londres; e viajava com bandeira de conveniência de Bahamas.

Em 31 de outubro de 2002, em San Petersburgo (Rússia) e em 2 de novembro, em Ventspils (Letônia) carregou 77.000 toneladas de combustível pesado. Às ordens do capitão grego "Apóstolos Mangouras", contava com 27 tripulantes a bordo (em sua maioria filipina) e se dirigia à Gibraltar.

A última inspeção no porto foi realizada em Rotterdam, em setembro de 1999. Foram encontradas 3 deficiências: 2 nos dispositivos de segurança e 1 em aspectos de segurança geral. Não foi detido. Dois meses depois apresentou uma falha de máquinas no Mediterrâneo italiano, tendo que ser rebocado.

O Diário do "Prestige"

No dia 13 de novembro de 2002 às 15h15minh, o navio petroleiro com bandeira de conveniência das Bahamas "Prestige" lança um SOS. Encontra-se a 50 km a oeste de Finisterre e apresenta uma escora entre 25 e 45º por uma via de água nos tanques que não contêm carga de combustível. Dois helicópteros encarregam-se de resgatar 24 dos 27 tripulantes, ficando o capitão e dois técnicos a bordo.

Na quinta-feira dia 14 às 09h45minh da manhã, dois rebocadores conseguem amarrá-lo e o petroleiro consegue corrigir levemente sua escora e prender seus motores. Até o meio-dia começa a navegar a uma velocidade de 6 nós com rumo ao noroeste.

Na sexta-feira dia 15 às 3 da tarde, os últimos tripulantes são retirados. O capitão é detido no aeroporto de Alvedro (La Coruña), por não colaborar com as tarefas de resgate. É acusado de um possível delito por desobediência e outro contra o meio ambiente. Entretanto, o petroleiro continua rumo norte e se encontra a 65 milhas de Finisterre; sua greta já mede 50 metros de comprimento.

No meio da tarde de sábado, dia 16, o navio muda seu rumo para o sul, localizando-se a mais de 50 milhas da costa, praticamente em linha reta onde tudo aconteceu, em frente ao cabo de Finisterre. No Domingo, dia 17, o "Prestige" toma rumo sudoeste, até as águas portuguesas. Em 18 de novembro, a empresa do navio insiste em se dirigir ao sul. No desdobramento participam João Coutinho, a fragata espanhola Catalunha, o navio guia chinês De Da (contratado pelo armador) e os rebocadores Ria de Vigo e Alonso de Chaves.

Finalmente na terça 19 de novembro de 2002 às 8 da noite, o "Prestige" se parte em dois pelos seus tanques centrais na zona de resgate de Portugal e naufraga a 260 quilômetros das ilhas Cíes. É um dos maiores desastres ecológicos das costas galegas, comparando-se a tragédia do "Exxon Valdez".

No acidente vazaram 52 mil toneladas de óleo no mar, poluindo e matando milhares de espécies marinhas no litoral da Espanha.

CAPÍTULO II

AS MUDANÇAS NA LEGISLAÇÃO

2.1- SOLAS

\Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea). Foi adotada em 1/11/1974, protocolos de 1978 e Emendas de 1994, 1995 e 1997. Estabelece regras e diretrizes para inspeções e vistorias de navios, equipamentos salva-vidas, instalações de rádio, casco, máquinas, construção, compartimentagem e estabilidade, instalações elétricas, manutenção das condições, busca e salvamento, sistema de gestão da segurança e, ainda, a emissão e aceitação de certificados. A SOLAS foi a primeira convenção realizada da história, ocorrida em 1914, em função do acidente ocorrido com o navio Titanic, porém só entrou em vigor em 25/05/1980.

O afundamento do Titanic em 1912, ressaltou a necessidade de operadores de rádio para ficar o tempo todo à escuta de pedidos de socorro. Após o desastre, constatou-se que o navio Californian estava a apenas alguns quilômetros de distância, e centenas de vidas podiam ter sido salvas se o operador de rádio do navio estivesse de serviço e, assim, pudesse receber o pedido de socorro "SOS" do Titanic. Na primeira Convenção Internacional de Segurança de Vida no Mar (Solas), realizada em Londres em 1914, chegou-se ao acordo de que os grandes navios deveriam ter escuta de rádio 24 horas por dia.

Esta regra permaneceu desde então, com as subseqüentes convenções "Solas" introduzindo gradualmente novas regras para acompanhar o desenvolvimento de tecnologia como a radiotelefonia.

2.2- OPA e MARPOL

Na sequência do acidente com o Exxon Valdez, em 1989, os EUA, insatisfeitos com a insuficiência das normas internacionais de prevenção da poluição por navios, adotaram em 1990 o Oil Pollution Act (OPA 90), pelo qual impuseram unilateralmente requisitos de casco duplo não só para os petroleiros novos, mas também para os petroleiros existentes, estabelecendo limites de idade entre 23 e 30 anos, a partir de 2005 e prazos-limite entre 2010 e 2015 para a retirada de serviço dos petroleiros de casco simples.

Em decorrência dessa medida unilateral dos americanos, a IMO foi forçada a intervir, estabelecendo, em 1992, requisitos de casco duplo na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol).

A Marpol exige que todos os petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 toneladas construídos para entrega depois de julho de 1996 tenham casco duplo ou uma configuração equivalente. Por conseguinte, não há petroleiros de casco simples desse porte construídos depois dessa data. Em relação aos petroleiros de casco simples de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas entregues antes de 6 de julho de 1996, a Marpol exige que satisfaçam os requisitos de casco duplo quando atingirem a idade de 25 ou 30 anos, consoante estejam ou não equipados com tanques de lastro segregado. O objetivo dos tanques de lastro segregado é reduzir os riscos de poluição operacional, assegurando que a água de lastro não entre nunca em contato com hidrocarbonetos. Esses tanques, além disso, têm uma localização protetiva e estão instalados nas zonas em que o impacto de um encalhe ou colisão pode ser mais grave.

As diferenças detectadas no sistema americano e no internacional têm como consequência a de que, a partir de 2005, os petroleiros de casco simples banidos das águas americanas devido à sua idade começaram a operar noutras regiões do mundo, aumentando o risco de poluição nos países que seguem apenas os requisitos da Marpol, como é o caso do Brasil.

2.3- Pacotes Erika I e II

O naufrágio do petroleiro ERIKA marcou o ponto de partida para novos avanços na execução da política comunitária de segurança marítima.

Em decorrência dos graves impactos ambientais causados pelo desastre, a União Européia instituiu o PACOTE ERIKA I e II. Uma das medidas mais significativas constante do pacote Erika I referia-se ao banimento progressivo dos petroleiros de casco simples, seriam substituídos, no mais tardar até 2015, por navios de casco duplo.

Ademais, o PACOTE ERIKA I e II preconizavam ainda as seguintes medidas:

- i) Acompanhamento de navios que transitam em águas europeias, sem prejuízo do direito de “passagem inocente”;
- ii) estabelecimento de fundo de compensação suplementar para indenização das vítimas de derrames em águas europeias (Fundo COPE);
- iii) Criação da Agência Européia de Segurança Marítima (Lisboa, 2003);
- iv) Implementação de medidas adicionais para transporte de petróleo;
- v) Introdução de sistema de reconhecimento de certificados profissionais de marinheiros emitidos fora da UE;
- vi) solicitação de relatórios aos pilotos;
- vii) Implementação de medidas de proteção às águas costeiras e alteração das normas “Port State Control”;
- viii) Estabelecimento de locais de refúgio;

ix) Implementação de parcerias com a indústria petrolífera.

2.4- Pacote prestige

Alguns meses após a adoção do Pacote Erika I e II, ocorreu o desastre com o petroleiro Prestige. Na seqüência do naufrágio do petroleiro Prestige, em novembro de 2002, foram antecipadas e intensificadas as alterações decorrentes dos Pacotes Erika I e II, sendo denominado Pacote Prestige.

Dentre as medidas, o Pacote Prestige introduziu um calendário tendente a banir os petroleiros de casco simples a partir de 2005, ao passo que os petroleiros menores e mais recentes deixarão de poder navegar nas águas comunitárias a partir de 2010. Foi igualmente decretada a imediata proibição de utilização dos petroleiros de casco simples destinados a transportar óleos pesados com destino ou em proveniência de portos comunitários.

São evidenciadas ainda outras medidas decorrentes do Pacote Prestige, essencialmente no que tange a requisitos de construção de navios petroleiros e implementação de avaliação do estado da estrutura do navio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a análise deste trabalho, conclui-se a importância de se estar sempre alterando a legislação no intuito de corrigir erros cometidos anteriormente.

Cada vez mais, aumenta a preocupação com o meio ambiente devido ao tamanho da poluição em todo o globo terrestre. No meio marítimo a maior preocupação é com o derramamento de óleo no mar proveniente dos navios, que afeta em grande escala o meio ambiente marinho.

A preocupação com a segurança das pessoas a bordo também tem grande foco nos dias atuais, devido ao número de vidas perdidas no mar. Isso resulta no desenvolvimento de gestões de segurança e no avanço da tecnologia para aumentar a segurança da vida no mar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 – www.geocities.com/trabalhos_alunos/prestige.doc
- 2 – JUSTE RUIZ, J. Direito Internacional do Meio Ambiente. Madrid: MacGraw-Hill, 1999.
- 3 - LAUBIER, Lucien. Diversidade da maré negra. Scientific American Brasil. Edição 39, ago. 2005.
- 4 - SOARES, Guido Fernando Silva. Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades. São Paulo: Atlas, 2001. 896 p.
- 5 - DERANI, Cristiane; COSTA, José Augusto Fontoura. Direito Ambiental internacional. Santos: Leopoldianum, 2001.
- 6 - FREITAS, Luiz Augusto Oliveira de. Acidente NT Vicuna. Experiências colhidas. 2006
- 7 - LOURES, Antonio Carlos da Rocha. Controle do estado do porto. Informativo Marítimo, out/dez.2000.