

# COM *PRESTIGE* OU DA FALTA DELE

Jorge Bonito

CIEP da Universidade de Évora e CIDTFF da Universidade de Aveiro, jbonito@uevora.pt

## 1. Introdução

O *Prestige*, que recebera o nome de batismo de *Gladys* (ID 7.372.141), era um navio petroleiro pertencente a uma empresa grega, com sede em Atenas, mas operando sob bandeira das Bahamas. O seu lançamento iniciou em 10 de dezembro de 1975, ficando concluído em 30 de março de 1976 pela *Hitachi Shipbuilding and Engineering Co.*, em Maizuru, Kyoto, Japão, companhia estabelecida em 1881 [1]. De casco simples, da classe Aframax<sup>1</sup>, tinha um comprimento de 243,5 m, uma boca de 34,6 m, uma profundidade de casco de 18,7 m e um calado de 14 m. A tonelagem bruta era de 40 632 t, com uma capacidade de carga de 81 564 t [2]. Com motores tipo *Burmeister and Wain* 8K84EF, de 8 cilindros a diesel, 14,7II KW, conseguia uma propulsão 15,4 nós. A sua tripulação era composta por 27 membros.

Iniciou navegação com registo no porto de Monróvia, da Libéria, ao serviço da empresa *Monarch Tanker Corp.* Em 1981, o *Gladys*, ainda que propriedade da *Monarch Tanker Corp.*, passa a navegar com bandeira do Panamá para, em 1989, ser rebatizado por *Prestige*, agora da *Lancer Corp.*, voltando à bandeira da Libéria. Nesse mesmo ano, é registado no Pireu (Πειραιός), na Grécia. Em 1994, encontramos o *Prestige* registado na *Mare Shipping, Inc*, em Nassau, nas Bahamas. A sua rota habitual era entre Riga (Letónia) - Gibraltar (Reino Unido) - Singapura (Singapura).

Em 2002, com 26 anos de idade, o *Prestige* encontrava-se em mau estado de conservação. Em 31 de outubro desse ano, o navio partiu de Ventspils, na Letónia, com destino a Gibraltar, tendo carregado, em Ventspils e em São



<sup>1</sup> Cujo nome deriva do sistema *Average Freight Rate Assessment* (AFRA), são navios preparados para um porte bruto entre 80 000 e 115 000 t de peso.

Peterburgo, 6972 t de fuelóleo de alta densidade e viscosidade tipo M-100 [5], destinadas a Singapura.

À medida que o *Prestige* entra no Golfo da Biscaia, o estado do tempo começou a agravar-se e o navio desacelera, devido ao mar agitado e à forte ondulação. Ainda assim, a viagem decorreu sem intercorrências até à tarde de 13 de novembro, quando o navio estava no esquema de separação de tráfego, a cerca de 28 milhas ao largo do Cabo Finisterra, em águas espanholas.

Cerca das 15:10 h, de 13 de novembro, o navio terá sido atingido por uma grande onda [3], provocando um alto estrondo, ouvido pelo comandante grego Apostolos Mangouras, tendo desenvolvido, rapidamente, uma inclinação de 20° para estibordo. Várias coberturas *Butterworth*<sup>2</sup> foram deslocadas dos tanques de estibordo quando a navio adornou.

A *Mare Sg Inc* contrata uma equipa de resgate, que solicita permissão às autoridades espanholas para conduzir o navio para um local de refúgio. O pedido é negado. O navio é rebocado em direção a Sudeste para tentar encontrar águas mais calmas.

A França e o Reino Unido opõem-se a que o navio circule mais para norte e as autoridades portuguesas não autorizaram a sua entrada na Zona Económica Exclusiva (ZEE). Os danos no casco tornaram-se progressivamente piores e o navio parte-se em dois, acabando por afundar, a 160 milhas da costa.

Uma grande quantidade de óleo – cerca de 64 t (ainda que as autoridades espanholas anunciassem, unicamente, 3000-4000 t derramadas) - foi libertada quando os tanques de carga eventualmente se romperam na manhã do dia 15 e posteriormente até o naufrágio. Fuga adicional de ocorre após o naufrágio. Grande parte do petróleo polui a costa espanhola e, posteriormente, troços da costa francesa. Vejamos, de seguida, os detalhes do incidente e algumas das ações das autoridades espanholas na resolução do problema ambiental.

## 2. Dos detalhes do incidente

Com o embate da grande onda, como se disse, o navio adornou cerca de 20° a estibordo, começando a perder óleo. Por ordem do comandante, o



<sup>2</sup> Uma escotilha no convés, usada para selar uma pequena abertura.

segundo oficial soou o alarme geral e ativou o *Emergency Position-Indicating Radio Beacon - EPIRB*<sup>3</sup> montado a estibordo da ponte. Foi transmitida uma mensagem de socorro pelo rádio, usando o canal 16 VHF<sup>4</sup> e o INMARSAT C<sup>5</sup>.

A mensagem de socorro foi recebida pela *Estación Costera da Coruña Radio e pelo Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Finisterre – CCS*. A *Coruña Radio* entrou em contato com o *Prestige* para confirmar que o perigo era genuíno e obter a posição exata do navio, antes de transmitir uma mensagem de retransmissão de *Mayday* para todos os navios. O *CCS* contactou o navio *Walili*, então cerca de 3 milhas à ré do *Prestige*. *Walili* confirmou que prosseguiria rumo ao local.

Foi feito um pedido pelo *Martime Rescue Co-ordination - MRCC* para que o helicóptero *Helimer* da Galiza, propriedade e operado pela *Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima – SASEMAR*, localizado na cidade da Corunha, para que fosse mobilizado para ajudar nas operações de resgate.

Por volta de 15:52 h, o *Prestige* chamou o *CCS* e pediu informações sobre o resgate. O número de pessoas a bordo foi confirmado em 27 e o *Prestige* foi avisado de que um navio e um helicóptero estavam a caminho para dar assistência. O navio *Walili* chegou ao local às 16:00 h, posicionando-se ao seu lado, conforme solicitado pela *CCS*. *Walili* confirmou ao Tráfego Finisterra que a poluição à popa do *Prestige* era ligeira.

O Comandante entrou em contacto com a *Universe Maritime*, que geria o navio no Pireu. O Gerente de Operações ativou de imediato o Plano de Resposta de Emergência da *Universe Maritime*, procurando assistência adequada e reboque. Foi nomeado um agente na Corunha para tratar dos interesses do navio em Espanha e servir de elo de ligação com as autoridades espanholas.

Os helicópteros resgataram a tripulação, permanecendo unicamente três membros a bordo. Às 18:15 h, o operador do *CCS* avisa o comandante que era obrigado a aceitar um cabo do rebocador *Ria de Vigo*, pelo facto do navio



<sup>3</sup> O *EPIRB* são transmissores de localização usados em situações de emergência, operados através do *consortium* de satélites (COSPAS-SARSAT). Uma vez ativado, o *EPIRB* envia sinais intermitentes com dados que possibilitam a localização do emissor.

<sup>4</sup> As *Very High Frequency (VHF)* são radiofrequências de 30-300 MHz, usadas em sistemas de comunicações aéreas, navegação marítima e radioamadorismo.

<sup>5</sup> Garantido pela confiabilidade, o *Inmarsat C* é um sistema comunicação de duas vias que transmite mensagens de navio para terra, de terra para navio e de navio para navio. Envia e recebe dados de todos os oceanos, incluindo *e-mail*, *SMS*, *telex*, cartas e atualizações meteorológicas.

estar à deriva em direção à costa. O comandante informou que a *Universe Maritime* estaria a tratar do assunto, mas que necessitava de alguns tripulantes para garantir as ligações de reboque.

O *Ria de Vigo* aproximou-se do *Prestige* cerca das 18:30 h, mas não permaneceu na sua área. Os dois comandantes trocaram informações, via VHF, mas o rebocador localizava-se a 3,3 milhas a WNW do *Prestige* às 19:00 h, e nenhuma oferta para o reboque foi realizada pelo *Ria de Vigo*.

A *Universe Maritime* informa o comandante do *Prestige*, às 19:41 h, do acordo de salvamento. A *Tecnicas y Obras Subacuaticas*, SL - TECNOSUB, com sede em Terragona, Espanha, atuaria com cooperação com a *Smit Salvage*, com sede em Papendrecht, na Holanda, e com a *Remolcanosa*, empresa sediada em Vigo, proprietária do *Ria de Vigo*. O comandante do *Prestige* foi instruído para ser rebocado pelo *Ria de Vigo*, tendo informado o CCS que estava pronto para o reboque, pese embora necessitasse de tripulação. Às 21:30 h, o *Ria de Vigo* iniciou uma tentativa de reboque, tendo sido realizadas seis tentativas até às 06:00 h. Os helicópteros estiveram sempre de prontidão durante toda esta operação, disponíveis para o caso se serem necessários na evacuação do pessoal restante do *Prestige*.

Às 00:41 h, o CCS questiona o comandante do *Prestige* do motivo do reboque de emergência não poder ser utilizado. O comandante explica que a popa se encontrava com risco para os tripulantes trabalharem naquelas condições, com o navio inclinado, balançando pesadamente e os convés cobertos por uma película de óleo, com as ondas a baterem sobre o convés. E é, precisamente, neste momento, que começa algum *desideratum* entre o CCS e o comandante do *Prestige*. Imagens de vídeo feitas por um dos helicópteros de resgate, ao retirar membros da tripulação do lado de bombordo da popa, cerca de seis horas antes, mostram condições menos severas do que as originalmente indicadas.

A implantação do equipamento de reboque traseiro parece ter sido possível e, num estágio inicial do incidente teria facilitado a operação de ligação ao rebocador [3], mas o relatório de investigação da Autoridade Marítima das Bahamas considera aceitável a decisão do comandante, dada a sua experiência. Um novo rebocador da CCS, com sede na Corunha, transporta dois tripulantes até próximo do *Prestige*, e um helicóptero transfere-os para o navio, com o objetivo de auxiliarem a amarração do cabo de reboque. Cerca das 08:00 h do dia 14 de novembro, desembarcaram mais 4 pessoas, mas, ainda assim, o *Ria de Vigo* não é ligado com sucesso ao *Prestige*. Somente cerca das 09:20 h, o *Prestige* começa a ser rebocado em direção NNW.

Cerca das 10:50 h, um inspetor da CCS desloca-se ao *Prestige* e dá instruções ao comandante para ligar o motor principal de imediato, mas sem que este comandante lhe tivesse dado autorização para assumir o comando. O comandante estava relutante em obedecer, pois temia mais danos no casco. Ainda assim, deu ordem ao engenheiro-chefe grego Nikolas Argyropoulos para ligar o motor principal.

No relatório de investigação da Autoridade Marítima das Bahamas dá-se conta que o inspetor denunciou a tripulação, principalmente o engenheiro-chefe, por atos de sabotagem para dar partida ao motor principal, em duas ocasiões: “*The surveyor stated however that the fuel lines were deliberately damaged by persons unknown to prevent the main engine from being restarted*” [3, p. 23]. Mas, o relator do relatório considera que “*Given the prevailing situation, it is difficult to think of any reason why someone should wish to sabotage attempts to restart the main engine*” [3, p. 23]. Além disso, durante as tentativas de reparação do motor principal, o aconselhamento técnico do Gestor da Equipa de Resposta a Emergências da Grécia foi uma ajuda preciosa. Cerca das 12:00 h, de 14 de novembro, o *Ria de Vigo*<sup>6</sup> começou a rebocar o *Prestige*, ajudado por outros rebocadores: o *Charuca Silveira*<sup>7</sup> e o *Ibaizabal Uno*<sup>8</sup>.

Na investigação ao incidente, as autoridades espanholas insistiram em que em nenhum momento o comandante fora dispensado do seu comando, embora aceitassem que sua prioridade durante a emergência fosse afastar o *Prestige* da costa o mais rapidamente possível. Porém, a direção do reboque não teve qualquer influência do comandante, tendo sido decidida pelo MRCC. O inspetor disse nada ter a ver com a direção do *Ria de Vigo*. O comandante, percebendo que o navio estava sendo rebocado no sentido NW, longe da costa, e em direção ao tempo mais severo no Golfo da Biscaia, pediu ao inspetor espanhol que o *Prestige* fosse levado para um local de refúgio, mas isso foi recusado. Em ato contínuo, o comandante sugeriu um curso de 270°, mas também foi recusado. Com o motor principal do *Prestige* a funcionar, o reboque conseguiu velocidade de 6 nós, continuando toda a noite de 14 de novembro.



<sup>6</sup> O *Ria de Vigo* (IMO: 8.311.417) é um rebocador espanhol construído em 1985, com 1585 t brutas e 1879 t de peso morto. Encontra-se ao serviço [8].

<sup>7</sup> O *Charuca Silveira* (IMO: 9.240.299) é um rebocador espanhol construído em 2001, com 259 t brutas e 301 t de peso morto. Está ativo ao serviço [7].

<sup>8</sup> O *Ibaizabal Uno* (IMO: 7.303.750) é um rebocador espanhol construído em 1973, com 427 t brutas e 351 t de peso morto. Foi retirado do serviço em 2012 [6].

O comandante do *Smit Salvage* chegou ao aeroporto da Corunha menos de 24 h sobre o acidente, às 14:15 h de 14 de novembro, mas só conseguiu o helicóptero às 18:00 h. Um membro do Governo espanhol telefona-lhe a perguntar as suas intenções e o comandante diz que a sua prioridade era embarcar no navio, a fim de conhecer a extensão total dos danos, com vista a proceder a um ancoradouro abrigado ou talvez deslocá-lo para Gibraltar para um transvase da carga para outro navio. E é nesse momento que um funcionário da Capitania do Porto da Corunha induz o comandante do *Smit Salvage* a firmar um compromisso de conduzir o *Prestige* para 120 milhas da costa espanhola.

Às 21:00 h a equipa do *Smit Salvage* continuava ainda no aeroporto, por falta de um helicóptero. Foi somente às 21:15 h, que o piloto do helicóptero informa o comandante do *Smit Salvage* das instruções que recebeu para levar a sua equipa até ao navio e proceder à evacuação da restante tripulação. O comandante solicita ao piloto que mantenha a tripulação no navio, ao que este acedeu; porém, poucos minutos depois recebeu instruções para não transportar a equipa do *Smit Salvage*. Enquanto esperava, o comandante do *Smit Salvage* fez várias diligências com a Torre de Controlo de Helicópteros para que lhe fornecessem previsões meteorológicas, a fim de avaliar o risco de embarcar no *Prestige*, mas nenhuma lhe foi fornecida. Somente às 01:50 h, de 15 de novembro, a equipa do *Smit Salvage* deixa o aeroporto, chegando às imediações do *Prestige* cerca das 02:50 h. Foram baixados 9 homens para a popa com os seus equipamentos, levando-se uma hora a concluir a operação. Cerca das 03:30 h, o comandante do *Prestige* escuta um forte estrondo procedendo da direção de estibordo. Acendendo as luzes do convés, verifica que uma secção do revestimento lateral do casco foi rasgada nas proximidades do tanque de asa 3 de estibordo. O comandante decide parar o motor do navio, que estava a ser rebocado pela *Ria de Vigo* e pelo *Sertosa 32*<sup>9</sup>.

O comandante do *Smit Salvage* fez uma inspeção ao convés e identificou danos nas proximidades dos tanques de lastro de estibordo, estimados em 30 m. Viu água a sair das aberturas de *Butterworth* mas nenhum óleo. Na sequência desta avaliação inicial, decidiu que o navio deveria ser virado para um rumo SW para reduzir a sobrecarga do casco, permitindo que rolasse



<sup>9</sup>O *Sertosa 32* (IMO: 9.260.342) é um rebocador espanhol construído em 2002, com 380 t brutas e 450 t de peso morto. Encontra-se no ativo [9].

em vez de se inclinar. Uma avaliação mais detalhada dos danos ao navio foi feita à luz do dia pela *Smit Salvage*. Confirmou-se que o revestimento do convés sobre o tanque de asa 3 de estibordo estava amassado e a maior parte do revestimento do casco acima do nível da água em relação ao tanque de asa 3 de estibordo estava em falta. Dois tanques de estibordo após asa e 3 tanques de asa de estibordo estavam abertos para o mar. Os *Smit Salvage* também suspeitavam de que o tanque 3 central estava a vaziar óleo através do tanque de asa 3 de estibordo e esse tanque de asa 4 de estibordo poderia ter sofrido danos. O vazamento de óleo do navio era causado pelo movimento do navio. Com base nessa avaliação, o comandante do *Smit Salvage* considerou que a única maneira de salvar o navio e a sua carga era transferi-la para um abrigo na costa espanhola para realizar uma transferência de carga de navio para navio. Todas essas informações foram passadas ao representante da *Smit Salvage* na Corunha.

Entretanto, a *Ria de Vigo* havia sofrido um dano, por ter embatido numa das âncoras do *Prestige*. O representante da *Smit Salvage* em terra começou por procurar um novo rebocador adequado para o efeito, enquanto pedia às autoridades locais autorização para trazer o *Prestige* para águas espanholas. A reunião contou com a presença da Capitania do Porto da Corunha, do Diretor-Geral da SASEMAR, do Diretor-Geral da Marinha Mercante, um representante do Governo da Galiza, e representantes da *Remolcanosa*. A situação foi explicada pelo representante da *Smit Salvage* e reiterado o pedido de acolhimento do *Prestige* na costa espanhola. O pedido foi recusado pelas autoridades espanholas, com instruções para conduzir o navio até às 120 milhas em direção W. Foi sugerida a possibilidade de um navio para o transvasamento da carga a sul das ilhas das Canárias. As autoridades espanholas deixaram claro que os seus navios de guerra seriam utilizados para garantir que o *Prestige* cumpriria as instruções.

Na manhã de 15 de novembro, o reboque continuava na direção SW, a cerca de 3 nós. Alguns novos problemas começam a surgir dentro do *Prestige*: água acumulada na casa das máquinas, próximo dos geradores. Cerca das 16:00 h, o tempo muda repentinamente, e rajadas de 8-9 nós, acompanhadas de grandes ondas, batiam sobre o castelo da proa e o convés principal do *Prestige*.

O comandante do *Smit Salvage* decidiu que todo o pessoal deveria ser evacuado do navio durante a noite. O oficial encarregado do MRCC instruiu o comandante do *Prestige* a levar os documentos do navio e o livro de registo ao embarcar no helicóptero. Só que, quando chegou à área de elevação

do helicóptero, foi-lhe ordenado pela tripulação do helicóptero a não levar nenhum pacote a bordo. Às 18:00 h são evacuados os 8 tripulantes do *Prestige* e os 9 salvadores. Chegados a terra, o comandante foi imediatamente detido pela *Guardia Civil*. Repetidamente, pediu autorização para descansar, sem que a mesma lhe fosse dada. Só foi autorizado a dormir às 02:00 h. Com o término dos interrogatórios, o comandante foi mantido sob custódia, e o engenheiro-chefe e o oficial-chefe autorizados a ir para um hotel. O engenheiro-chefe e o oficial-chefe não foram acusados de nenhum crime naquele momento. O comandante teve as alegações feitas contra ele pelo Capitão do Porto da Corunha. No momento em que foi autorizado a descansar, ele e a tripulação, estavam há mais de 60 h sem dormir.

Na noite de 15 de novembro, o rebocador *Alonso de Chaves*<sup>10</sup> chegou ao local e tentou ligar-se à popa do *Prestige*, mas não havia ninguém a bordo nesse momento. Apesar de ter conseguido ligar-se, porque o pessoal da *Smit Salvage* tinha lançado um cabo, este acaba por se separar e o da *Sertosa 32* segue o mesmo rumo. Apenas o *Ria de Vigo* continua o seu labor, avançando lentamente. A equipa do *Smit Salvage* regressa na manhã de 16 de novembro. O vento soprava com 8-9 nós e as ondas com 6-8 m de altura. O revestimento do convés sobre o tanque de asa 3 de estibordo tinha sido arrancado. Conseguiu-se ligar à popa o *Alonso de Chaves* e à ré continuava o *Ria de Vigo* que, a cerca de 2 nós, o resto do dia e durante toda a noite navegavam em direção a SW.

Cerca das 10:00 h o reboque foi parado por instrução das autoridades espanholas, sem que se conheça o motivo e sem consulta da *Smit Salvage*. O comandante do *Smit Salvage* com outros três membros abordam o *Ria de Vigo* por volta de 13:30 h. Observam que o poste da torre de estibordo do *Prestige* estava inclinado a um ângulo de cerca de 20° e que a antepara longitudinal entre o terceiro tanque da asa de estibordo e o terceiro tanque central estava danificada. Uma grande quantidade de óleo foi vista escapar-se para o mar.

No dia 18 de novembro chega junto ao *Prestige* o rebocador *Deda*<sup>11</sup>, que começa a rebocar pela popa. Três salvadores a bordo do *Deda* foram transferidos para o *Prestige*, onde se juntaram outros cinco do *Ria de Vigo* por



<sup>10</sup> O *Alonso de Chaves* (IMO: 8.411.164) é um rebocador espanhol construído em 1987, com 1549 t brutas e 1134 t de peso morto. Encontra-se no ativo [10].

<sup>11</sup> O *Deda* (IMO: 7.814.993) é um rebocador da Libéria, construído em 1979, com 3917 t brutas e 3049 t de peso morto. Está fora de serviço [11].

volta de 12:40. Bombearam os porões da casa das máquinas, desligaram o gerador, fecharam todas as válvulas de entrada de água do mar na casa das máquinas e instalaram um cabo de reboque de emergência na proa do *Prestige*. Três oficiais espanhóis embarcaram durante a tarde para recolher documentos e amostras de carga.

O *Ria de Vigo* começou a encurtar o seu cabo de reboque às 10:35 h do dia 18 de novembro. Mais ou menos no mesmo tempo, as autoridades espanholas avisaram os proprietários do *Ria de Vigo* deveria libertar o navio, mas o comandante do *Smit Salvage* comunicou que o rebocador era necessário. Com o SESEMAR, acordou-se manter a ligação até às 11:20 h. *Sertosa 32* e *Alonso de Chaves* foram libertados. *Deda* retomou o reboque da popa por volta das 18:00 h em direção SW, com uma velocidade de 3 nós, pela noite dentro. Às 23:40 h de 18 de novembro, um navio de guerra português comunica com o *Ria de Vigo*, e questiona se as autoridades espanholas tinham presente que não podiam passar para a ZEE portuguesa. O navio, depois de passar junto à costa galega, rumara erraticamente para norte e, em seguida, para sul, na direção das águas portuguesas. Com a pressão das autoridades portuguesas, às 00:00 h, o *Deda* recebe instruções para traçar um rumo de 270°.

Às 08:00 h de 19 de novembro, o *Prestige* encontrava-se a ceder e a partir-se. O *Deda* recebe ordens para parar o reboque e corta o cabo. Às 11:25 h, ambas as secções do navio estavam verticais. A secção da popa afundou às 11:45 h e a dianteira às 16:15 h. A profundidade local mapeada é de 3600 m [3].

O relatório de investigação da Autoridade Marítima das Bahamas [3] conclui que a causa provável da brecha inicial no casco foi uma grande onda, revelando uma fraqueza no tanque de asa 3 de estibordo. A fraqueza foi provavelmente um dos, ou mais provavelmente uma combinação de dois ou mais dos seguintes fatores: dano de transferência de navio para navio em São Petersburgo; fadiga; tensões devido a grandes quantidades de novo metal sendo anexado a velhas estruturas metálicas; e/ou corrosão

### 3. Dos impactos

A poluição por óleo do *Prestige* começou, como se disse na anterior secção, quando as placas *Butterworth* foram desalojadas, às 15:10 h de 13 de novembro. O óleo combustível derramou dos tanques de carga quando o navio rolou pesadamente. O óleo foi lavado ao redor do convés principal, tombadilho, castelo de proa e as partes inferiores do bloco de alojamento.

Essa poluição era relativamente leve, relatado por *Walili*, que foi o primeiro em cena em 16:00 h em 13 de novembro. Os pilotos dos dois helicópteros - *Pesca I* e *Helimar Galicia* - afirmaram que havia uma forte concentração de óleo num buraco que era visível no lado estibordo do navio perto do ponto terminal da tubulação do convés do tanque (*manifold*). O helicóptero *Pesca II*, às 19:41 h em 13 de novembro, também relatou uma mancha de cerca de 5,7 milhas de comprimento e 300 m de largura, a sul da pista seguida pelo *Prestige* a partir do momento da desativação, embora estivesse escuro nesse momento e isso poderia ter sido o resultado de óleo escapando pelas aberturas de *Butterworth*.

Uma segunda mancha de óleo foi relatada pelo helicóptero *Pesca I* às 09:33 h, em 14 de novembro. Esta mancha foi relatada com cerca de 20 milhas comprimento e 200 metros de largura. Uma outra mancha de óleo foi relatada a partir do helicóptero *Helimer Galicia* às 15:36 h, de 14 de novembro. A mancha foi relatada como mais concentrada no extremo SW, seguindo de perto o rasto do *Prestige*, enquanto ele derivava em direção à costa e era rebocado no sentido NW entre 19:00 h de 13 de novembro e 15:00 h de 14 de novembro. Fotografias do navio tiradas no dia 14 de novembro, após o navio ter sido rebocado, mostram claramente o óleo escapando do casco na região do *manifold* de estibordo. Isso pode indicar que um ou mais tanques de carga adjacentes a 3 tanques de asa de estibordo foram afetados. Uma série de pequenas manchas de óleo também foram relatadas por um navio nas proximidades. Outro navio relatou uma mancha de vários quilômetros de comprimento e cerca de 200 metros de largura no mesmo dia.

No início de dezembro a grande macha, estimada em 11 t, chega ao litoral espanhol. Mais de 2600 km de costa espanhola foi afetada nos meses seguintes pelas mais de 30 000 t de fuelóleo libertada pelo *Prestige* [14].

A maré negra teve também impacto nas costas de França e de Portugal. Assim que os primeiros resíduos do petroleiro chegaram à costa espanhola, a Força Aérea Portuguesa iniciou dois voos diários, com o objetivo de comprovar os impactos ecológicos e o risco da maré negra se aproximar da costa portuguesa [14]. Em 01 de dezembro, duas manchas de fuelóleo foram detetadas a 36 km da ZEE de Portugal.

Vários especialistas previram impactos na vida marinha no período de 10 anos, principalmente devido aos teores aromáticos dos hidrocarbonetos: envenenamento de plâncton, de ovos de peixes e crustáceos, com efeitos cancerígenos em peixes e animais que deles se alimentam na cadeia trófica, para além de efeitos mutagénicos. A avifauna foi seriamente afetada.

tada. Mas houve impactos medidos em tartarugas e mamíferos marinhos, nas atividades da pesca e na saúde, devido aos metais pesados. Aliás, nos três meses consequentes ao acidente, em Portugal, foram recolhidas mais de 430 aves marinhas atingidas pela maré negra, 58% das quais já mortas [14]. A plataforma “*Nunca máis*” recitava, passados 10 anos sobre o acidente, o desaparecimento de uma população de 110 000 aves durante os primeiros meses do desastre, tendo o derrame atingido mais de 40 habitats naturais da região costeira da Galiza [16].

No barco ficaram, ainda, 13 700 t de hidrocarbonetos, retirados em 2004. Os trabalhos para limpar o mar e toda a costa prolongaram-se durante anos, ainda que se encontrem recuperados na maior parte. Sublinhe-se, todavia, que passados 11 anos sobre o naufrágio do *Prestige*, continuava a dar à costa galega fuelóleo, apesar das autoridades espanholas apontarem isso como muito improvável [30].

Assinala-se, ainda, o enorme impacto social e as consequências políticas. Em 2012, não se conhecia qualquer avaliação à recuperação dos danos ambientais da maré negra provocada pelo *Prestige* na Galiza, apesar de o Governo Regional admitir a total recuperação [16]. O Plano Galícia, que previa 12 450 M€ para a reativação económica, numa foi aplicado.

Espanha agiu judicialmente contra a empresa do navio, nos Estados Unidos da América, tendo a ação sido julgada improcedente. Depois agiu contra o comandante e alguns tripulantes e o ex-diretor-geral da Marinha Mercante de Espanha, José Luís López Sors. O Ministério Público pediu ao tribunal condenações, com penas de 5 a 12 anos, e uma indemnização civil no valor de 4328 M€ [17]. O processo, que envolveu mais de 400 h em 89 sessões, durante 8 meses, onde se ouviram 204 testemunhas e peritos, terá custado mais de 1 M€ [17]. Perante um desiderato, o mundo fica sempre cheio de peripécias jurídicas. Na sua defesa, a empresa *Mare Shipping*, proprietária do *Prestige*, contra-ataca, e acusa as autoridades marítimas espanholas por agravar as consequências do acidente [34] e o Ministério Público acusa o ex-diretor-geral da Marinha Mercante pela sua atitude negligente, conduzindo às enormes dimensões que alcançou o sinistro. Decidiu afastar o navio da costa, contra a opinião de numerosos especialistas, sendo o rumo NW indicado o pior dos possíveis.

Em 13 de novembro de 2013, o Tribunal Superior de Justiça da Galiza condena unicamente o comandante a 9 meses de prisão, com pena suspensa, por desobediência à autoridade, supostamente, por ter demorado três horas a obedecer a instruções para movimentar o navio. Deixa sem culpado o

crime ecológico, atribuído a um falhanço estrutural cuja origem “ninguém sabe precisar” [20]. Na sua sentença, o tribunal absolve o Governo espanhol de responsabilidade penal, avaliando uma das decisões mais polémicas tomadas na altura do acidente: a de afastar o navio da costa. A possibilidade de aproximar o navio da costa teria muitos riscos para a zona, descartando-se essa possibilidade por questões ambientais” [20].

Em 2016, uma nova decisão judicial anula a anterior, condenando o comandante a dois anos de prisão por negligência. Em 2018, o processo judicial ainda continuava as suas vicissitudes [19]. A Audiência Provincial da Corunha desvaloriza a petição formulada pelo Ministério Público de execução provisória da sentença do caso *Prestige*, uma vez que não há lugar a execução provisória de um auto, que tinha sido recorrida para o *Tribunal Supremo*. O *Tribunal Provincial de La Coruña* acabaria por confirmar a sentença do *Tribunal Supremo* de Espanha, de janeiro de 2016. Na sequência da decisão, o comandante do navio e a seguradora *The London P&I Club* foram condenados a pagar 1573 M€ ao Estado espanhol pelos danos provocados pela catástrofe.

Ficou, ainda, definido que a Junta da Galiza deveria ser compensada em 1,8 M€ e a França em 61 M€. Outras compensações deveriam ser pagas pelo dono do navio, a *Mare Shipping Inc.*, e pelo *Oil Pollution Compensation Funds*, um grupo de duas organizações inter-governamentais que atribui compensações por danos ambientais resultantes de derrames<sup>12</sup>.

## 5. Da ação da Proteção Civil

O incidente com o *Prestige* não foi declarado pelo Governo espanhol como “emergência de interesse nacional”, pelo motivo de não haver perigo para a vida dos cidadãos [21]. Como tal, a *Dirección-General de Protección Civil* do *Ministerio del Interior* espanhol nada fez. As competências de atuação estavam transferidas para as autonomias (com exceção do caso de *Dos Castillas*). Acresce que, em desastres em alto mar e nas orlas costeiras, as competências são das direções gerais da *Marina Mercante y Costas*, ambas do *Ministerio de Foment*.



<sup>12</sup> Para se conhecer melhor as repercussões da maré negra, veja-se, por exemplo, o trabalho de Caballero [29].

Em Espanha, a Lei 2/1985, de 21 de janeiro, estabelece o marco institucional para colocar em funcionamento o sistema de proteção civil. No art. 1.º, define-se que “*La acción permanente de los poderes públicos, en materia de protección civil, se orientará al estudio y prevención de las situaciones de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública y a la protección y socorro de personas y bienes en los casos en que dichas situaciones se produzcan*” [22]. O Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, veio regular a Norma Básica de Proteção Civil. No seu n.º 1.2, consideram-se emergências, em que está presente o interesse nacional, as que requerem para a proteção de pessoas e bens a aplicação da Lei Orgânica 4/1981, de 1 de junho [24].

Ou seja, em casos de riscos derivados de situações bélicas e emergência nucleares, a competência do Estado é plena, por existirem sempre riscos para a vida da população. Para os demais riscos, o Estado elabora, unicamente, normas básicas, dentro das quais as comunidades autónomas desenvolvem os seus planos específicos. Mas o Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, abre uma possibilidade para que o Estado possa declarar situações de emergência nas quais está presente o interesse nacional, o que pressupõe que a *Dirección General de Protección Civil* do *Ministerio del Interior* assume o controlo total. Só que no caso do *Prestige*, essa declaração não existiu e, como tal, as competências ficam onde estavam: comunidades autónomas e municípios, responsáveis pela Proteção Civil nas suas respetivas demarcações. Além disso, as questões de Proteção Civil no mar alto dependem da Marinha Mercante, que tem para esse efeito a SASEMAR. Quando o fuelóleo chega às costas, é responsabilidade deste mesmo departamento, que tem atribuída a defesa do litoral.

A análise posterior à catástrofe permitiu deixar claro um conjunto de erros, cometidos pelo Governo espanhol, assentes em crenças e opiniões, sem fundamento científico [25]. A ineficácia de um plano de contingência contribuiu significativamente para o aumento dos impactos. Não existiu uma avaliação efetiva das perdas de fuelóleo desde os primeiros momentos. O Governo assumiu que o hidrocarboneto solidificaria, a baixas temperaturas, mas os estudos dariam conta do contrário. Mesmo a -10 °C, o combustível continuava fluido [12]. Não se avaliou o estado de navegabilidade do navio, mas, ainda assim, optaram pelo seu afastamento da costa.

O Governo Central e o Governo Regional revelaram falta de preparação para enfrentar o incidente. Somente cinco dias após o derrame foi instalado um gabinete de crise. Não existiam rebocadores com capacidade adequada para rebocar o *Prestige* ou navios para realizar o transvase do combustível.

Os meios anti-contaminação, como contentores para a recolha do fuelóleo e barreiras de contenção, eram em número reduzido. Procurou-se afastar o navio, o mais possível, da costa espanhola, mas de modo errático, confluindo até com a ZEE portuguesa. Após o naufrágio do navio, as medidas para conterem o derrame do combustível foram feitas de avanços e recuos, sem que se chegasse a uma solução definitiva e assente na evidência científica.

Esta inércia do Governo para conter o derrame de fuelóleo leva a que fossem os pescadores a encontrar recursos, ainda que escassos, para intervir. Na mitigação dos efeitos do derramamento dos hidrocarbonetos, a Proteção Civil da Junta da Galiza convida centenas de voluntários a colaborar nas tarefas de limpeza, enquanto o Estado mobiliza o exército.

Enquanto os media anunciavam que o fuelóleo era altamente tóxico, o Governo ignorava a sua toxicidade, sendo usados equipamentos de proteção individual insuficientes e desajustados para este tipo de contaminação. Foi necessário criar um plano de assistência sanitária devido ao elevado número de pessoas expostas aos hidrocarbonetos.

A plataforma “*Nunca máis*” recorda que, em alguns casos, a recuperação foi lenta, em parte devido aos trabalhos de descontaminação que foram realizados de modo incorreto [16]. A Proteção Civil veio a reconhecer a participação dos voluntários, com a atribuição de uma “*Medalla de Reconocimiento Catástrofe del ‘Prestige’*”, dando-se conta da solidariedade, disponibilidade e serviços prestados por todas as pessoas em geral.

Em 2003, os eurodeputados Chistine De Veyrac (PPE-DE) e Hugues Martin (PPE-DE) dirigem à Comissão Europeia uma pergunta escrita. “Poderia a Comissão indicar se os Estados-Membros atingidos pela maré negra resultante do acidente do *Prestige* recorreram ao mecanismo europeu de coordenação das intervenções de socorro em matéria de proteção civil? Poderia a Comissão pormenorizar também qual o montante da ajuda mobilizada até hoje, os prazos necessários para a executar e que Estados prestaram o seu auxílio?” [13].

A Comissária M. Wallström, em nome da Comissão, responde que os Estados-Membros afetados pela maré negra do *Prestige* pediram assistência, no dia do acidente. Foram disponibilizados uma quantidade impressionante de recursos, entre os quais se destacam navios de combate a marés negras, aviões de vigilância e barreiras flutuantes. A Comissão contribuiu para o pagamento do estudo de impacto ambiental.

Os efeitos fizeram-se sentir, como se disse, a vários níveis, repercutindo-se, também, na qualidade de vida dos habitantes. Na região, verificou-se

uma queda acentuada do turismo, com redução do consumo de produtos pesqueiros e marisqueiros, reduzindo o poder de compra dos trabalhadores da região e a sua capacidade de investimento.

## 6. Em conclusão

O incidente com o navio petroleiro *Prestige* constitui o maior e o pior desastre ecológico de Espanha, com o derrame de mais de 63 000 t de fuelóleo, 170 000 resíduos, 2900 km de costa e 1177 praias afetadas, desde Portugal até França [20]. Os detalhes do acidente ajudam a compreender melhor as causas do evento. Para o efeito, contribuíram um conjunto de fatores, desde a débil qualidade do navio, às decisões incertas e contraditórias das autoridades espanholas, conduzindo a que não fosse realizada um transvase do fuelóleo e se derramasse no mar. Os impactes sobre a vida marinha e as populações foram muito penosos.

Após o acidente, em 21 de novembro de 2002, foi constituída a plataforma cívica “*Nunca máis*”, por milhares de cidadãos galegos, representada na sociedade civil através de mais de 200 associações e coletividades de diverso tipo [15]. Entre 150 000-200 000 pessoas manifestam-se em Santiago de Compostela, no dia 01 de dezembro desse ano, precisamente com o slogan “*Nunca máis!*”. Os ativistas responsabilizam o Governo espanhol – à data liderado por José María Aznar – pela dimensão da catástrofe [16]. Xaquín Rubido, porta-voz da plataforma “*Nunca máis*”, recorda que “o Governo de Aznar, em vez de procurar abrigo para o navio e atuar em águas tranquilas, para retirar a carga, decidiu afastar o barco das nossas costas até afundar no mar e causar o derrame” [16].

Mas, na atualidade, a questão que interessa verdadeiramente perceber é se, de facto, estamos protegidos de um novo acidente desta dimensão ou ainda maior. Segundo dados da Marinha portuguesa, as águas nacionais são atravessadas todos os anos por cerca de 70 000 navios classificados como “perigosos”, atendendo à carga que transportam, nomeadamente hidrocarbonetos [16].

A criação de uma maior conscientização ambiental e a aprovação de um conjunto de normativos que promovam a gestão ambiental, tem sido um aspeto positivo na prevenção e mitigação de incidentes da natureza do *Prestige*. A série ISO 1400 é um desses exemplos, cujo principal objetivo é minimizar o dano causado ao meio ambiente. A empresa certificada com ISO 1400 está

associada a um padrão internacional de gestão ambiental, com uma imagem positiva de empresa limpa e preocupada com o meio ambiente.

A norma ISO 14004, da série ISO 14000, publicada em março de 2016, veio fornecer orientações para uma organização no estabelecimento, implementação, manutenção e melhoria de um sistema de gestão ambiental robusto, credível e confiável. Esta norma destina-se a uma organização que procura gerir as suas responsabilidades ambientais de forma sistemática, agregando valor ao meio ambiente, à própria organização e às partes interessadas.

Deste modo, uma empresa de petroleiros tem disponível um conjunto de diretrizes que lhe permitem perseguir a melhoria do desempenho ambiental, observância das suas obrigações e realização dos objetivos ambientais. A adoção da norma ISO 14004 permite maior sustentabilidade ambiental da empresa, reduzindo a poluição (são apresentadas sugestões) e os custos, melhorando a competição, criando uma empresa mais desejada [26].

A metodologia de gestão ambiental deve ser genérica e os métodos propostos de avaliação de impacto ambiental devem ser aplicáveis a cada situação específica. O modelo de monitoramento ambiental ISO e os modelos GIS podendo ser aplicados em oleodutos, no controlo da sua segurança e no transporte e monitorização de operações com petróleo.

A melhor maneira de evitar um acidente é a prevenção. Vejamos, a título de exemplo, um modelo próprio de Cultura de Segurança [28]:

- a) Reconhecimento justo – estabelecer regras claras e conhecidas por todos favorece a transparência e a confiança dentro da organização;
- b) Confiança no reporte – um clima de confiança facilita que todas as pessoas reportem informação relevante, incidentes, anomalias ou situações de risco;
- c) Informação partilhada – estabelecer canais de comunicação efetivos e promover a participação favorece a divulgação da informação de acima-abaixo (objetivos, planos, indicadores, ações, etc.), de abaixo-acima (sugestões de melhoria, situações de risco, etc.) e de maneira horizontal (partilhar experiências, conselhos e boas práticas entre colegas);
- d) Liderança – todos os atributos se apoiam na liderança das pessoas, mediante o exemplo, a visibilidade, a cooperação e o espírito de equipa; o líder é segurança, está presente sobre o terreno, escuta e comunica eficazmente e favorece as iniciativas de segurança dos trabalhadores;

- e) Capacidade de adaptação – fomentar uma atitude ativa e vigilante na identificação e diagnóstico precoce de anomalias, alterações e perturbações do processo de produção permite minimizar problemas futuros de segurança;
- f) Sensação de vulnerabilidade – fomentar uma atitude crítica, de vontade de melhoria e inconformismo perante os riscos por parte dos membros da organização evita que se caia na autocomplacência e se despreze os riscos das operações;
- g) Organização que aprende – partilhar informação e estabelecer mecanismos de aprendizagem deve evitar que a organização incorra nos mesmos erros. Os mecanismos de aprendizagem podem ser antecipados (formação contínua, gestão do conhecimento perante rotações, mobilidades, jubilações) e reativos (derivados das lições aprendidas de incidentes).

Os novos desafios das empresas são mais exigentes em matéria de segurança, que devem desenvolver uma política de sustentabilidade, de saúde, segurança e meio ambiente e de gestão de riscos. Seguindo as normas standard internacionais, em matéria de segurança e análise de riscos, desenvolva-se uma empresa mais amiga do ambiente, que atrai mais clientes e que prospera no mercado.

É certo que sempre podemos dizer que aprendemos com os erros. Mas, alguns erros são demasiados onerosos para que, por negligência, não se atue previamente na preparação destas catástrofes. A proteção contra emergências e catástrofes exige um trabalho contínuo e coordenado de todas as organizações envolvidas, em prol da compatibilidade, complementaridade e eficácia das ações preventivas e, se necessário, de resposta.

Fazer Proteção Civil custa caro, mas mais caro é remediar os problemas depois de surgirem. Os planos de contingência teriam contribuído para uma melhor resolução da catástrofe. Cada região deve ter os seus planos de contingência. A atualização e revisão dos planos de contingência é condição *sine qua non* para garantir a sua funcionalidade e execução. É fundamental, como temos aprendido nesta pós-graduação, realizar exercícios para rotinar procedimentos e detetar falhas que possam surgir no terreno. A finalizar, refira-se que a existência de portos de refúgio contribui significativamente para a diminuição das implicações ambientais, económicas, turísticas e sociais das regiões costeiras. A sua localização deve acautelar os mínimos impactos em regiões costeiras que estão reple-

tas de potencialidades e atrações turísticas. A incorporação de que é preciso lidar com o perigo em vez de pensar em afastá-lo parece ser a melhor estratégia em matéria de Proteção Civil.

## Referências Bibliográficas

- [1] Hitachi Zosen Corporation (2022). *Hitachi Zosen Corporation*. <https://www.hitachizosen.co.jp/>
- [2] Miramar Ship Index (2022). Single Ship Report for “7372141”. <https://www.miramarsindex.nz/ship/7372141>, (consultado em 06/03/2022).
- [3] Bahamas Maritime Authority (2004). *Report of the investigation into the loss of the Bahamian registered tanker “Prestige” off the northwest coast of Spain on 19 November 2002*. <https://tinyurl.com/5cmf4edp>
- [4] Wikipedia (2002). *Prestige*. <https://tinyurl.com/526e4ywm>
- [5] Finstiluc (2022). *Fuel Oil / Mazut M100*. <https://tinyurl.com/4ex48dpa>
- [6] Vesselfinder (2022). *Ibaizabal Uno*. <https://tinyurl.com/48a3yhep>
- [7] Marinetráfico (2022). *Charuca Silveira*. <https://tinyurl.com/yrvbnnw6>
- [8] Vesselfinder (2022). *Ria de Vigo*. <https://tinyurl.com/muuh4cab>
- [9] Marinetráfico (2022). *Sertosa 32*. <https://tinyurl.com/5y34b3fu>
- [10] Marinetráfico (2022). *Alonso de Chaves*. <https://tinyurl.com/2p84usa7>
- [11] Marinetráfico (2022). *Deda*. <https://tinyurl.com/3kbra9p4>
- [12] Ángel, M., Silva, R., & Alonso, A. (2021, 14 de junio). Los peores desastres ecológicos en España: cuánto costaron y cuánto han dejado sin pagar los contaminadores. *El país*. <https://tinyurl.com/4awaz7mv>
- [13] UE (2003). Pregunta escrita E-0212/03. *Jornal Oficial da União Europeia*, C242 E/108. <https://tinyurl.com/y78x3hc3>
- [14] LUSA (2006, 13 de novembro). Prestige: acidente do petroleiro foi há quarto anos. *Público*. <https://tinyurl.com/3z34a6sd>
- [15] Nunca máis (2022). *Plataforma Nunca Máis*. <https://plataformanuncamais.wordpress.com/>
- [16] Rodrigues, A. (2012, 11 de novembro). Galegos dizem que Portugal tomou a “decisão acertada”. *Dário de Notícias*. <https://tinyurl.com/ccb2xpvk>
- [17] LUSA (2013, 13 de novembro). Sentença do Prestige chega 11 anos após naufrágio. *Dário de Notícias*. <https://tinyurl.com/kzmxm6j>
- [18] Soares, M. (2013, 13 de novembro). Tribunal considera que não há culpados no

naufrágio do Prestige. *Público*. <https://tinyurl.com/3jazn3u8>

[19] Poder Judicial España (2018, 14 de junio). La Audiencia de A Coruña rechaza la petición de la Abogacía del Estado de ejecutar de forma provisional la sentencia del caso Prestige. *Poder Judicial España*. <https://tinyurl.com/3y3c7um8>

[20] Dinheiro Vivo (2013, 13 de novembro). Tribunal espanhol absolve arguidos do acidente do Prestige. *Dinheiro vivo*. <https://tinyurl.com/rxyw8bus>

[21] Rodríguez, J. A. (2002, 23 de diciembre). Protección Civil dice que no interviene porque ni es una emergencia nacional ni peligran vidas. *El País*. <https://tinyurl.com/mspm2u9c>

[22] Ley 2/1985, de 21 de enero. <https://tinyurl.com/mtcmszun>

[23] Real Decreto 407/1992, de 24 de abril. <https://tinyurl.com/34wwnene>

[24] Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio. <https://tinyurl.com/btpdfc4f>

[25] Silva, S. C. R. (2009). *Naufração do Prestige. Os implicados*. [Master's dissertation Instituto de Ciências Biomédicas de Abel Salazar da Universidade do Porto]. Repositório Institucional da Universidade do Porto. <https://tinyurl.com/2k3e9cwj>

[26] ISO (2016). *ISO 14004*. <https://tinyurl.com/yb7hav23>

[27] Tchistiakov, A., & Jellema, J. (2001). Implementation of ISO-14000 Standards In Routine Environmental Management of Oil And Gas Fields By Means of GIS And Remote Sensing. *Paper presented at the Canadian International Petroleum Conference, Calgary, Alberta, June 2001 (Paper Number: PETSOC-2001-075)*. <https://doi.org/10.2118/2001-075>

[28] Repsol (2022). *Nuestro compromiso con la seguridad*. <https://tinyurl.com/2exevb2y>

[29] Caballero, M. J. (2003). *Protección a toda a costa*. Greenpeace. <https://tinyurl.com/yfs2y4h4>

[30] Brandão, A. (2013, 15 de fevereiro). Petróleo do Prestige continua a dar à costa galega. *RTP Notícias*. <https://tinyurl.com/4j4fh735>

[31] El Mundo (2012, 16 de octubre). “Prestige”: fiscalía exige 4.000 millones de euros. *El Mundo*. <https://tinyurl.com/yfbcpnra>

[32] Vizoso, S. (2017, 15 de noviembre). La justicia reclama 1.573 millones por los daños que dejó el ‘Prestige’. *El País*. <https://tinyurl.com/5eerur44>

[33] Comunidadism (2013, 26 de julio). España reclama 2.152 millones por los daños del Prestige. *Comunidadism*. <https://tinyurl.com/34t8629v>

[34] EFE (2013, 02 de julio). La propietaria del Prestige acusa a España de convertir el accidente en catástrofe. *20 minutos*. <https://tinyurl.com/24hcee83>