

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhor Presidente, Senhora e Senhores Membros do Governo

Nos passados dias 15 e 16 de Novembro comemoraram-se respectivamente o Dia Mundial do Mar e o Dia Nacional do Mar. Não deixando de valerem apenas e só pelo simbolismo convidam contudo também à reflexão justamente o que me proponho fazer nesta minha intervenção, necessariamente simples, abordando a temática da segurança marítima, da vida dos homens e mulheres do mar bem como da sua contribuição para a economia mundial e respectiva globalização.

Desde os primeiros tempos da Navegação que as questões da segurança se colocam, mas nem sempre com a mesma equidade.

Tempos houve em que se consideravam mais importantes as missões a desempenhar, ou as mercadorias a transportar, do que as vidas humanas envolvidas. Nessa época as companhias seguradoras, fundadas por mercadores, protegiam só e apenas os seus bens materiais, esquecendo de todo a protecção à vida humana. Nesses tempos, falar dos Marítimos como elemento vital num transporte seguro e sustentado, seria no mínimo estranho.

As civilizações evoluíram, os órgãos de comunicação social desenvolveram-se e, quando em 1912 se deu o naufrágio do TITANIC, no qual, de uma só vez, perdeu a vida mais de um milhar de seres humanos, a opinião pública mundial pressionou as autoridades a encararem definitivamente o problema da salvaguarda das vidas humanas no mar.

Só mais tarde ainda, com o naufrágio de navios transportadores de materiais poluentes constituídos em grande parte por hidrocarbonetos, causando graves desastres ecológicos, o mundo foi alertado para a necessidade da protecção do próprio Meio Marinho, factor primordial para o equilíbrio ambiental do nosso planeta e fonte de recursos até há pouco considerada, erradamente, inesgotável.

Hoje a problemática da segurança é encarada numa perspectiva global e integrada, procurando-se estudar e resolver os problemas com base no seguinte conceito fundamental: **MAR MAIS SEGURO E MAIS LIMPO.**

Antes de 1912, não havia regulamentação internacional de segurança, a tecnologia era rudimentar, os navios não eram inspeccionados e o comandante do navio tinha uma autoridade absoluta. A vida humana não contava; o negócio justificava os navios afundados e os homens perdidos. O que acontecia no mar, por lá ficava e de tal raramente era dado conhecimento ao mundo, ninguém se preocupava com as consequências dos acidentes, as quais se restringiam apenas aos directamente envolvidos

nas expedições marítimas. A definição platónica dos homens – os vivos, os mortos e os homens do mar – fazia todo o sentido.

O afundamento do TITANIC constituiu o primeiro grande alerta porque teve a particularidade de não se tratar de uma vulgar embarcação e de as vidas perdidas não serem as de simples Homens e Mulheres do Mar.

Desastres marítimos de tal envergadura punham em causa negócios, e o prestígio de entidades que não eram mais pequenas expedições marítimas onde apenas se perdiam poucos bens materiais e a vida de simples embarcações como até então acontecia.

O naufrágio do TITANIC marcou sem dúvida o ponto de viragem. Foi a primeira tragédia marítima com grande impacto internacional. De tal forma que, dois anos passados, em 1914, com a participação de treze países, nasceu o primeiro tratado internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS - Safety of Live at Sea.

Senhor Presidente

Senhores Deputados

Senhores Membros do Governo

A partir desta data iniciou-se o processo de mudança: regulamentando a nível internacional, desenvolvendo a tecnologia, certificando navios e tripulações e inspeccionando estes regularmente.

Com a criação da Organização Marítima Mundial, IMO, no final dos anos 40, actualmente com 162 Estados Membros, e a publicação de regulamentação internacional que enquadra praticamente todas as questões de segurança, era de supor que os acidentes marítimos seriam coisas do passado, com tendência a decrescer ou mesmo desaparecer. Contudo tal não se verificou, nem infelizmente se verifica ou verificará.

Entre 1995 e 1999, considerando apenas navios com mais de 500 TONS, verificaram-se 1561 acidentes graves e muito graves, perderam-se 2617 vidas humanas e 669 navios, os quais originaram 64 casos de poluição grave. Contrariamente ao que se previa o número de vidas humanas perdidas e de navios afundados continuou a aumentar.

Vejamos quais os principais intervenientes na segurança marítima e as respectivas contribuições:

IMO – mais de 100 países membros; mais de 40 Convenções Internacionais; mais de 100 Resoluções e Códigos. Pode-se com segurança afirmar que todos os navios construídos respeitam as regras IMO.

GOVERNOS – Ratificam as convenções internacionais. Certificam os navios e as tripulações e inspeccionam as respectivas frotas.

SOCIEDADES CLASSIFICADORAS – Inspeccionam e certificam, em conformidade com as regras, e são da confiança das administrações dos respectivos países.

ARMADOR E NAVIO – Estão subordinados às regras nacionais e internacionais.

COMANDANTE E TRIPULAÇÃO – São obrigatoriamente certificados de acordo com as normas do STCW.

Se, numa análise meramente teórica, tudo funciona, então porque é que apesar de todas as inovações introduzidas nas actividades marítimas para reforçar a sua segurança, verificamos que o número de acidentes e tragédias no mar continuam dramaticamente a aumentar?

É que, apesar da cadeia de responsabilidades parecer perfeita, na prática, não o é, senão vejamos:

- Apenas no que diz respeito à IMO não se verificam alterações entre a teoria e a prática. As Convenções, Resoluções e Códigos são produzidos e implementados pelos estados signatários;
- Os Governos ratificam as Convenções, as Resoluções e os Códigos, porém ou porque interesses económicos prevalecem relativamente aos verdadeiros interesses da segurança ou porque não dispõem de pessoal especializado e experiente, não respeitam e não implementam os tratados que ratificaram;
- As Sociedades Classificadoras, por razões de sobrevivência que as regras do negócio determinam, só muito raramente são completamente independentes, sendo que, as estatísticas do "Port State Control" demonstram que estas são responsáveis por muitas das deficiências detectadas a bordo;

- Os Armadores por sua vez, recorrem frequentemente a registos de conveniência, a navios comprados por baixo preço nos mercados de ocasião, a formas de concorrência torpes as quais levam a posturas incorrectas em termos de mercado, a pouca ou nenhuma manutenção e a lotações reduzidas a níveis impensáveis;

- As Tripulações essas são multinacionais, recrutadas a baixo custo em países sem tradição marítima, em condições sócio-contratuais precárias e estão sujeitas a todo o tipo de pressões, sofrendo de fadiga e angústia crónicas. Por falta de tempo e impossibilidade de comunicação (não existe uma língua comum) nunca chegam a formar uma equipa.

Neste contexto do transporte marítimo actual " o Comandante terá que ser um génio no saber, e uma máquina ilimitadamente resistente para poder responder a tudo o que se lhe exige" adquirindo assim, finalmente, o direito a ser o primeiro e o último elo da cadeia de segurança que envolve a expedição marítima num contexto em que ele não tem qualquer interferência directa pois, na maior parte dos casos, essa importante prerrogativa está nas mãos de teóricos que nunca pisaram um navio.

Contudo, a sua sina é ser permanentemente criticado em terra pelas decisões que toma no mar, criticado a bordo por faltas e falhas que o transcendem, acusado pelo mau tempo, pela carga que não pode transportar, pela velocidade insuficiente do navio, multado em caso de

poluição e ser condenado e algumas vezes encarcerado em situações de encalhe ou colisão.

Senhor Presidente

Senhores Deputados

Senhores Membros do Governo

Após o enunciado rápido de algumas questões passíveis de suscitar enormes preocupações e a fim de melhor caracterizar a importância do factor humano na sinistralidade marítima, parece conveniente lembrar alguns dados estatísticos, relativos ao desempenho humano na navegação marítima.

- 56% dos abalroamentos acontecem em situações de boa visibilidade;
- 75% dos abalroamentos acontecem com o mar calmo;
- 40% dos abalroamentos acontecem no decorrer do segundo quarto, das 4 às 8 da manhã e 10% entre as 5 e 6 da manhã;
- O factor humano é responsável por 70 a 75% dos dossiers de indemnizações devidas pelas seguradoras. Tal demonstra bem os custos que a actividade está a pagar pela irresponsabilidade com que se vem tratando, nas últimas décadas, o problema das tripulações dos navios mercantes.

Estes dados estatísticos parecem remeter, sem dificuldade, para a valorização do factor humano na sua mais simples dimensão: aparente

falta de bom senso no momento das decisões, falta de reflexos, excesso de fadiga e efeitos da realização de quartos nocturnos individuais na ponte.

As questões relativas ao factor humano enquadram-se em duas áreas:

- As que respeitam ao trabalho especializado: falta de formação ou formação reduzida, ausência de formação contínua, incompetência, dificuldade de comunicação por falta de uma língua comum, etc.
- As que respeitam ao marítimo no seu local de trabalho: monotonia das suas tarefas, falta de motivações, fadiga, solidão, desconforto, falta de condições de lazer, etc.

A importância destes elementos tem merecido enorme atenção por parte de toda a comunidade marítima e levou a que algumas das seguradoras mais importantes do sector, aconselhem compreensivelmente, os armadores a prestarem atenção às questões da formação e qualificação dos tripulantes e a promoverem uma verdadeira política de recursos humanos.

É claro que o factor humano não é responsável por todos os acidentes marítimos. O envelhecimento da frota mundial também tem a sua quota de responsabilidade porém, "é sempre preferível ter uma boa tripulação num mau navio do que uma má tripulação num bom navio".



Não é possível abordar a Segurança no Mar sem considerar o Homem como o elo fundamental dessa problemática e, por isso mesmo, o objectivo da Organização Marítima Mundial é garantir que os tripulantes dos navios de hoje estejam alertados, motivados, educados, formados e qualificados de acordo com as respectivas normas e que de facto possuam as competências necessárias para o desempenho adequado das suas funções. Neste capítulo tem particular importância o Código ISM (International Safety Management) e a Convenção STCW 95 (Standards of Training Certification and Watch Keeping for Seafarers).

Ao manterem a focalização nos aspectos relacionados com o elemento humano, ambos os instrumentos se orientam mais para as pessoas do que para a tecnologia. O Código ISM ocupa-se da gestão da segurança e estabelece o modo como as empresas de navegação deve organizar estruturas eficazes geradoras e promotoras de uma cultura de segurança, enquanto a Convenção STCW trata dos marítimos e das normas segundo os quais devem ser ensinados, formados e certificados.

Senhor Presidente

Senhores Deputados

Senhores Membros do Governo

Infelizmente muitos dos Estados que ratificam as convenções não asseguram o controle efectivo sobre as qualificações dos seus marítimos.

A maioria dos estados, incluindo Portugal, não garante que os seus armadores desenvolvam uma verdadeira política de recursos humanos que assente:

- Na vinculação dos trabalhadores às empresas, mesmo se cidadãos estrangeiros;
- Na criação de carreiras verticais;
- Na motivação do pessoal para as questões da higiene qualidade e segurança;
- No embarque de tripulações com formação inicial garantida e com bons níveis de formação contínua.

Há que considerar que o moral dos tripulantes atingiu níveis muito baixos, sobretudo devido à precaridade do emprego, ao recrutamento feito por agências sem idoneidade, à ausência de um espírito de empresa (já ninguém corre por amor à camisola) e à ausência de um conhecimento mútuo entre os tripulantes capaz de desenvolver laços de solidariedade entre si.

A redução constante das lotações limita, naturalmente, em várias situações a gestão do navio particularmente, nos casos de acidente, no que respeita à salvaguarda dos bens e da vida humana.

Impõem-se uma inversão urgente de tal tendência.

Um navio de 150.000 G.T. que em 1980 tinha 35 tripulantes tem hoje 12 tripulantes. Tal redução não consegue ser justificada apenas e só pela introdução de novas tecnologias.

A regra 13, capítulo V da Convenção SOLAS – Safety of Life at Sea, dispõe na sua alínea a) que " devem ser adoptadas medidas para garantir que, do ponto de vista da salvaguarda da Vida Humana no Mar, todos os navios são suficiente e eficazmente lotados". Verifica-se na prática que só muito raramente este princípio é respeitado, por parte daqueles armadores que acentam a exploração do negócio na perversão dos dados do jogo pelo que parece fácil concluir que algumas regras estão a ser conscientemente viciadas.

Assinale-se, como mera curiosidade, que em 1993 o mercado segurador francês recusou 85% das ofertas de novos contratos vindos do estrangeiro, face às análises de risco feitas a partir de dados baseados na idade do navio e na gestão e composição das tripulações.

Lembro que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e os Transportes Marítimos de forma simples no seu artigo 192, coloca responsabilidades muito grandes sobre os Estados definindo que “têm a obrigação de proteger e preservar o ambiente marinho” e que o seu artigo 194 é bem mais restrito, ao definir que as medidas destinadas a proteger o ambiente marinho devem ser desenvolvidas para minimizar a poluição dos navios e, em particular, medidas para prevenir acidentes e normas para lidar com situações de emergência, garantindo a segurança das operações

no mar nomeadamente através da regulamentação sobre a construção, operação e tripulação dos navios.

Apesar de tudo isto e de toda a evolução tecnológica introduzida, visando a maximização da exploração do navio, parece não restarem dúvidas que as mesmas não têm gerado qualquer benefício ao elemento humano embarcado.

Ao nível de escalas, por exemplo, é opinião corrente que: “Antigamente o Homem do Mar sonhava com o dia de chegar ao porto e que no presente sonha com a hora de sair do porto, tal é a pressão a que está submetido”.

Os números demonstram que a maioria esmagadora dos acidentes marítimos tem origem em falhas humanas pelo que podemos e devemos concluir que se queremos reduzir os acidentes teremos que apostar no factor humano.

Será que tanto erro humano não se deve ao facto de os Homens do Mar estarem submetidos a esforços e outras pressões muito para além do admissível? Será que o respeito pela dignidade pessoal e profissional, como salário justo, um horário de trabalho com períodos de descanso adequados e um pouco de confiança na entidade empregadora não resolveria parte dos problemas?

É indiscutível que a segurança tem um preço, este porém é apesar de tudo, muito inferior à reparação das consequências das tragédias marítimas.

Lembremos algumas tragédias marítimas ocorridas só a partir de 1999:

- A 12 de Dezembro de 1999 ao largo da Costa Francesa da Bretanha, o petroleiro de bandeira maltesa “ERIKA”, saído do porto de Dunquerque com destino a Génova, partia a meio, lançando ao mar largas centenas de toneladas de combustível que atingiriam a costa Francesa;
- A 29 de Dezembro de 1999 ao largo de Istambul, no mar de Marmara, o petroleiro “VOLGONEFF – 248”, de bandeira Russa, fractura-se e afunda-se, lançando ao mar 900 toneladas da sua carga e provocando uma imensa maré negra nas costas da Turquia;
- A 14 de Fevereiro de 2000 ao Sul de Itália, no Mar Jónico, o ferry de bandeira Italiana “EXPRESSO CATANIA” e o navio português de segundo registo “ZAFIR”, colidiram junto da costa, provocando a perda total do navio português por afundamento. Não foram evidenciadas consequências ambientais imediatas e directas do acidente. Registaram-se 13 mortes entre os tripulantes do cargueiro português de segundo registo “ZAFIR” todos de nacionalidade espanhola.

Em todos os casos pode-se com segurança afirmar que foram violadas normas de segurança marítima vigentes, por parte dos membros da

tripulação no terceiro caso e da parte dos operadores dos navios, em sentido lato, nas duas outras situações.

Na generalidade os princípios básicos atrás enunciados não estão a ser aplicados aos marítimos mundiais pelo que estes evidenciam sinais de fadiga, angústia, desumanização e desmotivação. Ao somatório destes factores corresponde o erro humano, logo o acidente e a tragédia.

Senhor Presidente

Senhores Deputados

Senhores Membros do Governo

Reconhece-se contudo o enorme esforço feito nas últimas décadas, particularmente na Europa, depois da entrada em vigor do tratado de Maastrich cujo artigo 75 diz que o Conselho passou a poder estabelecer as medidas necessárias para melhorar a segurança dos transportes, podendo a União Europeia agir sobre os navios registados em qualquer estado membro e sobre os navios que escalam qualquer porto de país comunitário, o que efectivamente faz através da aplicação do Port State Control.

Não temos dúvidas em afirmar como sendo os objectivos da política de segurança marítima, matéria de consenso internacional e enunciar os mesmos como sendo:

- Assegurar um melhor e maior respeito das normas já existentes e para a opinião da maioria mais do que suficientes (SOLAS, Marpol, STCW, Colreg, etc.);
- Colocar em vigor sistemas de qualidade que imponham uma ligação transparente e identificável, entre o navio e o responsável pela sua exploração (código ISM e directiva dos graneleiros);
- Obter e fazer circular informação relevante relativa aos navios que transportam mercadorias perigosas ou poluentes para o que estão em desenvolvimento alguns sistemas (Equasis, Eurorep);
- Fiscalizar e controlar as passagens marítimas de maior tráfego e a navegação que aí se faça, identificando os navios e as características dos mesmos (VTS/UTMIS/GMDSS, MACAIS- Macaronesia Automatic Identification Eystem, etc.).

Terão que ser contudo os Estados do porto a tornarem-se, no seio da IMO, os grandes impulsionadores de novas acções com vista a protegerem-se, particularmente das marés negras, assegurando a protecção da sua costa e das actividades económicas que aí se desenvolvam. Lembro que a partir de 2005 Portugal é sede da Agência Europeia de Segurança Marítima.

Se as regras de jogo não fossem viciadas não haveria navios sub-standard, não haveria bandeiras de conveniência ou segundos registos, não

haveria tripulações perigosamente reduzidas nem multinacionais ou sem pelo menos uma língua comum e não haveria concorrência desleal. Consequentemente o número de acidentes seria drasticamente reduzido.

Na sociedade global em que vivemos, com as fronteiras cada vez mais diluídas e com o advento da sociedade de informação o transporte marítimo continua a ser o meio pelo qual se efectuam aproximadamente 90% das trocas comerciais mundiais. São óbvias as alterações devido à chamada globalização económica a qual afecta profundamente a indústria dos transportes marítimos.

Mesmo em plena sociedade da informação é pouco ou nenhum o conhecimento que se tem sobre a operação dos navios e a actividade profissional daqueles que os operam. Menor é ainda o número dos que tomam contacto com as realidades da profissão marítima. A contribuição para a economia mundial por parte dos Homens e Mulheres do Mar é algo perfeitamente desconhecido e pouco considerado pela sociedade.

É contudo de grande relevância destacar o papel dos marítimos, pois no decorrer das últimas décadas e na emergência da globalização, as condições de trabalho a bordo têm-se, como aliás já vimos, degradado consideravelmente, o que tem contribuído para tornar cada vez mais a profissão menos atractiva, em especial para os jovens.

Mesmo nos países que actualmente fornecem em maior número mão de obra para os navios, ou seja, os países do Sudoeste Asiático e da



Europa de Leste, só é possível continuar a recrutar marítimos, porque as condições económicas e de vida em terra, nesses países, ainda são piores do que as vividas a bordo. Infelizmente a definição platónica dos homens – os vivos, os mortos e os homens do mar – continua a fazer todo o sentido.

A indústria dos transportes marítimos começa a estar gravemente afectada por falta de marítimos qualificados. Num levantamento efectuado pela Universidade de WarWick para a International Shipping Federations (ISF) e para o Baltic and International Maritime Council (BIMCO), constata-se a falta de 16 000 oficiais, a nível mundial mas, mais grave do que isso é o facto de muito provavelmente nem todos os marítimos considerados no estudo estarem devidamente qualificados e aptos a trabalhar na frota mundial e em navios mais sofisticados.

Por tudo isto é importante reflectir sobre a criação de uma genuína cultura de segurança envolvendo todas as componentes da indústria dos transportes marítimos já que, segundo o Secretário Geral da Organização Marítima Mundial, “ A cultura de segurança de uma organização é o produto dos valores individuais e de grupo, de atitudes, de percepções, de competências e de padrões de comportamento que determinam o comprometimento com a competência de uma gestão de segurança dessa organização”. Acrescenta ainda que, embora o comportamento dos indivíduos possa ser influenciado por um conjunto de regras, são as suas atitudes perante essas regras que realmente determinam uma cultura de segurança.

É minha convicção que só marítimos motivados e uma gestão que atribua prioridade às questões da segurança e da qualidade de vida a bordo poderá criar uma real cultura de segurança com benefícios para o Homem e o Ambiente.

Se os dados demonstram que é ao Homem que cabe a maior responsabilidade nos acidentes ocorridos no mar, então invista-se prioritariamente no Homem, pois só assim será possível reduzir esses acidentes que tão elevadas perdas humanas e prejuízos materiais tem causado.

Ouçamos Fernando Pessoa num poema da Mensagem:

Ó mar salgado, quanto do teu sal  
São lágrimas de Portugal!

(...)

Valeu a pena? Tudo vale a pena  
Se a alma não é pequena.

(...)

Deus ao mar o perigo e o abismo deu,  
Mas nele é que espelhou o céu.

Disse!

Horta, Sala das Sessões, 13 de Fevereiro de 2007

O Deputado Regional do PS: Lizuarte Machado