

NAUFRÁGIO DO NAVIO X-PRESS PEARL: AS PRINCIPAIS (IR)RESPONSABILIDADES E LACUNAS NORMATIVAS QUE POSSIBILITARAM MAIS UM DESASTRE MARÍTIMO-AMBIENTAL

Asley Tendsom Barbosa dos Santos, Brenda Camilli Alves Fernandes

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte, asleytendsom@gmail.com

RESUMO

O transporte marítimo possui enorme relevância internacional, sendo responsável por aproximadamente 90% da movimentação de cargas que circulam entre os continentes. O transporte de carga perigosa por meio de navios cargueiros, sendo usual, denota-se de uma atenção especial para a prevenção de possíveis acidentes marítimos que possam acarretar prejuízo ambiental. Acidentes têm acontecido e é necessário refletir sobre as normas internacionalmente vigentes, inclusive em situações envolvendo mais de um tipo de acidente da navegação, como foi o caso do X-Press Pearl. Neste cenário, objetiva-se analisar lacunas em artigos que compõem as convenções marítimas, entre elas a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III), no que concerne à responsabilização dos Estados costeiros, tendo em mente eventual omissão de socorro ao Navio X-Press Pearl, um porta-contêineres com bandeira da Singapura, o que poderia ter contribuído para o seu incêndio e conseqüente naufrágio, tornando-se, notoriamente, o maior desastre ambiental da história do Sri Lanka. A metodologia utilizada foi de pesquisa qualitativa e exploratória, baseada em revisão bibliográfica e análise documental. Conclui-se que a CNDUM III não possui, com a clareza e especificidade necessária, artigos no que tange a responsabilidade dos Estados costeiros omissos ao socorro de navios que já causaram prejuízos ambientais significativos. Assim, os Estados costeiros/portuários não têm direcionado contundente atenção para a minimização de acidentes marítimos, ainda quando há risco grave de desequilíbrio ecológico.

PALAVRAS-CHAVE: Direito Marítimo, X-Press Pearl, Poluição Marítima

INTRODUÇÃO

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III), de 1982, é um importante instrumento jurídico, especialmente para os mais de 150 países que a ratificaram. A referida norma, aprovada em âmbito nacional por meio do decreto N° 99.165, não retrata, de forma contundente, a responsabilidade dos Estados costeiros na omissão de socorro, especialmente em situações que acarretem acidentes com conseqüências ambientais.

A norma, em seu Artigo 235, que trata da responsabilidade dos Estados, inciso II, diz que:

“Os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho. Serão responsáveis de conformidade com o direito internacional”.

Em que se pese falar do cumprimento de zelo por parte dos Estados costeiros, não se observou no caso do navio X-Press Pearl um comportamento que busca-se a proteção e preservação do meio marinho. O navio, portador da bandeira de Singapura, entrou em operação em fevereiro de 2021 e carregava 1486 contêineres, com conteúdo incluindo 25 toneladas de ácido nítrico.

No inciso III, do artigo mencionado anteriormente, é dito que:

“a fim de assegurar indenização pronta e adequada para todos os danos resultantes da poluição do meio marinho, os Estados cooperar na aplicação do direito internacional vigente e no ulterior desenvolvimento do direito internacional relativo às responsabilidades quanto à avaliação dos danos e à sua indenização e à solução das controvérsias conexas, bem como, se for o caso, na elaboração de critérios e procedimentos para o pagamentos de indenização adequada, tais como o seguro obrigatório ou fundos de indenização”.

Trazendo a ótica da análise do naufrágio da embarcação X-Press Pearl, no Sri Lanka, imagina-se que a ausência da responsabilização, clara, por parte dos Estados costeiros, que praticaram a omissão de socorro, na norma, acaba por não direcionar a incumbência perante o acidente com conseqüências ambientais relevantes para a ilha localizada no Oceano Índico.

Em 1977, entrou em vigor a Convenção Internacional para Contêineres Seguros (CSC), que ainda não foi ratificada pelo Sri Lanka. Elaborado pela primeira vez em 1972, a CSC tem dois objetivos: manter os níveis reconhecidos

internacionalmente da segurança da vida humana e estabelecer normas internacionais de segurança. Tal uniformidade releva a importância do comércio internacional por meio do modal marítimo.

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), que foi adotada em 1973 e tem vários protocolos que foram introduzidos nos anos seguintes, foi ratificada pelo Sri Lanka em seus Anexos I, II, III, IV e V, exceto o VI. Dando ênfase a prevenção da poluição do ambiente marinho e dos ecossistemas por navios devido a causas operacionais ou acidentais, os seis anexos técnicos da MARPOL exigem o cumprimento estrito nas áreas de petróleo, substâncias líquidas nocivas, substâncias nocivas transportadas pelo mar na forma embalada, esgoto, lixo e poluição do ar. Porém, não responsabiliza um Estado costeiro pela omissão de socorro no caso de um acidente marítimo envolvendo um navio que necessitou de auxílio e tiveram o acesso as instalações portuárias negado.



Figura 1: Gases de vazamento de ácido nítrico no Navio X-Press Pearl, após ter pedido de socorro negado.
Fonte: DownToEarth, acesso em 01/07/2021.

A ausência de responsabilização clara pelo não prestamento de assistência e proibição de atracação de uma embarcação que solicita reparo e/ou desembarque de carga perigosa possibilita a abertura de uma lacuna perigosa e eminente, como no caso do navio X-Press Pearl, que solicitou o desembarque da carga que estava vazando e apresentava um perigo real para a embarcação e sua tripulação, bem como uma ameaça para o meio marinho, onde o navio se encontrava.

OBJETIVOS

O presente trabalho objetiva analisar lacunas em artigos que compõem a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, no que concerne à responsabilização dos Estados costeiros que eventualmente tenham omitido socorro ao Navio X-Press Pearl, um porta-contêineres com bandeira da Singapura, o que pode ter contribuído para o seu incêndio e consequente naufrágio, tornando-se, notoriamente, o maior desastre ambiental da história do Sri Lanka.

METODOLOGIA UTILIZADA

Trata-se de uma pesquisa qualitativa e exploratória, em que se utilizou revisão bibliográfica e análise documental. Partiu-se para uma análise hermenêutica sistêmica sobre a jurisdição a ser aplicada ao caso de âmbito marítimo e, concomitantemente a isso, realizou-se uma análise documental em que se buscou conhecer os deveres dos Estados costeiros em situações de omissão de socorro, especialmente quando pudessem acarretar acidentes com consequências ambientais, como meio de permitir, com estes breves aportes, base para estudos posteriores sobre o respectivo tema.

A revisão bibliográfica realizou-se, principalmente, a artigos e livros da área marítima/ambiental e aos princípios marítimos e ambientais, sendo complementada pela análise documental da legislação vigente, em âmbito internacional, especialmente, a CNUDM III.

Revisando de forma empírica e didática, examinou-se, ainda, documentalmente, como um levantamento de dados secundários, a serem usados na análise do naufrágio da embarcação X-Press Pearl, no Sri Lanka, através do que buscou-se investigar se houve qualquer ônus em face do acidente com consequências ambientais relevantes para a ilha localizada no Oceano Índico. Demais informações específicas sobre o caso foram extraídas da mídia, impressa, televisionada e digital, posto tratar-se de um caso recente, de 2021, ainda não tratado por quaisquer livros.



Figura 2: Tentativa de apagar as chamas no Navio X-Press Pearl, após explosão posterior de pedido de socorro negado.

Fonte: The Loadstar acesso em 05/10/2021.

RESULTADOS OBTIDOS

Compreende-se, a partir de análise exploratória, que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar III, que entrou em vigor no Brasil em 1994, conforme previsto no Decreto n. 1.530/95, apesar de historicamente muito relevante, especialmente diante da não aceitação internacional satisfatória das normatizações oriundas das duas Convenções Internacionais anteriores, apresenta lacunas, especialmente no que concerne à responsabilização de Estados costeiros em casos de omissão de socorro, quando previamente solicitado, para o desembarque de material perigoso e/ou pessoas que acarretem perigo para a navegação da embarcação.

As omissões normativas permitem que acidentes da navegação e ambientais que possivelmente pudessem ser evitados, ocorram. Tal situação aparenta encobrir circunstâncias de perigo e de possível dano, especialmente no caso de embarcações que transportem produtos químicos perigosos, como no caso do Navio X-Press Pearl.

Contudo, compreender que a Convenção poderia e, deveria, tratar mais detalhadamente a temática, de modo a prevenir acidentes marítimos, não nos fazer deixar de perceber e mencionar, expressamente, que é possível, se bem aplicada, em consonância com os princípios do direito marítimo e ambiental internacional, que a Convenção seja útil a resolução deste tipo de acidente da navegação internacional, pois na Convenção “se encontram normatizadas as regras basilares da temática de poluição marinha” (Martins, 2008, p. 50), o que indubitavelmente poderia ser bem utilizado para o incêndio e naufrágio do Navio X-Press Pearl.

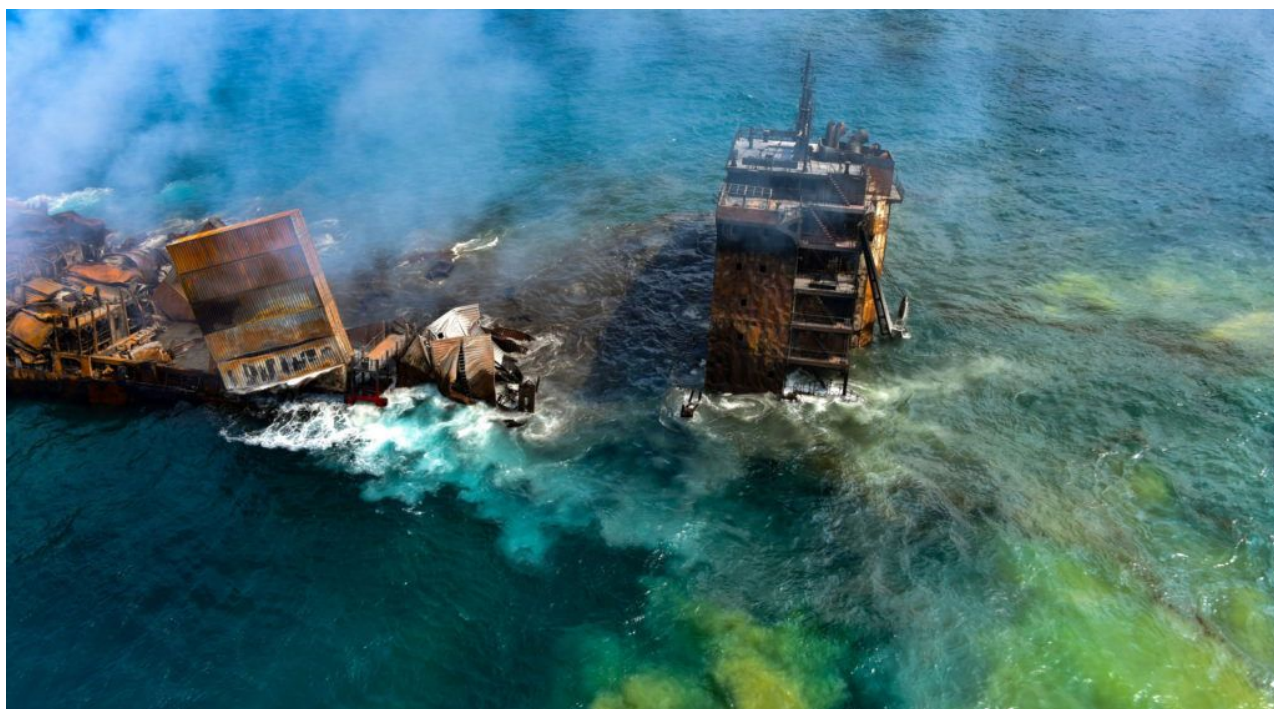
A Convenção consolidou “importantes dispositivos e conceitos - até então polêmicos - relativos à proteção do meio marinho contra a poluição, que foram aceitos, quase na totalidade, pelos Estados signatários” (p. 50). Nesse contexto, é relevante mencionar que o Sri Lanka é um Estado signatário da Convenção e, por isso, deveria estar imbuído em proteger embarcações, ainda que de outros Estados, pessoas, e, especialmente, o ambiente marinho, já que a Convenção, da qual é signatário, “estimulou a cooperação no plano mundial e regional para se formular regras com a finalidade de proteger a preservar o meio ambiente marinho” (p. 50).



Figura 3: Navio X-Press Pearl incendiado na costa do Sri Lanka. Fonte: Splash 247, acesso em 02/07/2021

CONCLUSÕES

Em que pese o caráter generalista comum a Convenções Internacionais, por sua própria natureza, o que, inclusive, culminou por tornar pouco efetivas as Convenções I e II sobre o Direito do Mar, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar III necessita melhor sistematizar artigos que especifiquem as responsabilidades dos Estados e seus respectivos deveres, especialmente em situações envolvendo iminente desastre ambiental.



**Figura 4: Navio X-Press Pearl após ter sido declarado total constructive loss.
Fonte: The Loadstar acesso em 05/10/2021.**

Sendo assim, é necessário um melhor detalhamento para atender ao seu dever geral de proteger e preservar o meio ambiente, as suas próprias finalidades de contribuição para a manutenção da paz, da justiça e do progresso das nações, visto que nem todos os Estados possuem o mesmo nível de comprometimento internacional com a navegação marítima e/ou, quiçá menos ainda, com a manutenção de um meio ambiente ecologicamente equilibrado e mecanismos de prevenção de acidentes. Essencial não só aprimorar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar III, como, até mesmo antes disso, aplicá-la sistematicamente, com suporte principiológico, para que, ao menos os Estados signatários a cumpram em plenitude.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulgada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>
2. BHARATHA MALLAWARACHI. Pbs. Maritime conventions, disasters and hubs: Sri Lanka's decisive hour is here. 2021. Disponível em: <https://www.pbs.org/newshour/world/environmental-disaster-feared-as-ship-sinks-off-sri-lanka>. Acesso em: 05 out. 2021
3. GAVIN VAN MARLE. The Loadstar. X-Press Pearl 'chemical' fire continues to flare up, but 'crew are all safe'. 2021. Disponível em: <https://theloadstar.com/x-press-pearl-chemical-fire-continues-to-flare-up-but-crew-are-all-safe/>. Acesso em: 05 out. 2021.
4. ISURUHETTI. X-Press Pearl disaster: Colombo's coral reefs, marine wildlife in danger. 2021. Disponível em: <https://www.downtoearth.org.in/news/pollution/x-press-pearl-disaster-colombo-s-coral-reefs-marine-wildlife-in-danger-77345>. Acesso em: 01 jul. 2021.
5. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo. Barueri: Editora Manole, 2008. 672 p.
6. SAM CHAMBERS. Splash 247. X-Press Pearl was not allowed to offload leaking box in India and Qatar prior to Sri Lanka call. 2021. Disponível em: <https://splash247.com/x-press-pearl-was-denied-entry-in-india-and-qatar-before-catching-fire-off-colombo/>. Acesso em: 02 jul. 2021.