

Estudo de caso sobre as responsabilidades e fatores que contribuíram no fato da navegação envolvendo a queda de contêineres no caso LOGIN Pantanal

Rodrigo Luiz Zanethi¹

Victor Pinheiro do Nascimento²

Resumo

O presente artigo tem por objetivo analisar os fatos e a responsabilidade civil dos atores envolvidos no acidente do navio LOGIN PANTANAL, em que houve a queda de 45 contêineres ao mar, além de danos em contêineres e cargas dentro do navio. O método de procedimento foi o estudo de caso exploratório através de fontes primárias (legislação) e secundárias (referências bibliográficas, dissertações, teses de mestrados, entrevistas com especialistas da área). O método de abordagem escolhido foi o indutivo, entendendo que seu argumento, tal qual o método dedutivo, baseia-se em hipóteses e conduz a conclusões prováveis. O trabalho está dividido em 2 partes, onde a primeira define como aconteceu o acidente, indicando quais seriam as causas prováveis para o acidente e, por fim, analisou-se a responsabilidade civil do transportador e o argumentos que poderiam serem utilizados na defesa dos interesses nas partes envolvidas no incidente.

Palavras-chaves: Responsabilidade Civil; Cabotagem; Avaria de carga; Direito Marítimo; Transporte Marítimo.

Abstract

The objective of this article is to analyze the facts and civil liability of the actors involved in the LOGIN PANTANAL accident, in which there were a decrease of 45 containers at sea, as well as damages in containers and cargoes inside the ship. The procedure method was exploratory case study using primary sources (legislation) and secondary sources (bibliographical references, dissertations, thesis of master's degrees,

1 Advogado especialista em Direito Aduaneiro e Portuário, Professor Universitário (Matérias: Direito Tributário e Direito e Legislação Aduaneira) – UNISANTOS e Doutorando em Direito Ambiental Internacional pela UNISANTOS. Coordenador da Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da UNISANTOS.

2 Bacharel em Relações Internacionais. Pós-graduando em Direito Marítimo e Portuário na Universidade Católica de Santos - UNISANTOS

interviews with specialists of the area). The method of approach chosen was the inductive one, considering that its argument, like the deductive method, is based on hypotheses and leads to probable conclusions. The work is divided into two parts, where the first defines how the accident occurred, indicating the probable causes for the accident and, finally, the civil liability of the transporter and the arguments that could be used to defend the interests parties involved in the incident.

Keywords: Civil Liability; Cabotage; Load failure; Maritime Law; Maritime transport.

Introdução

Em tempos de crise surge à busca pela redução dos custos logísticos envolvidos em transações comerciais e, na contramão da crise a qual o Brasil passa, o transporte de cabotagem vem acumulando crescimentos expressivos no cenário nacional.

De acordo com o periódico eletrônico da Intermodal:

Nos últimos anos, a cabotagem vem sendo apontada como um dos modais que mais tendem a crescer na movimentação de cargas brasileira, podendo se tornar o segmento mais lucrativo para os negócios de muitas empresas. (INTERMODAL, 2017)

Embora nos últimos anos o setor tenha se expandido, ainda é subutilizado devido às escolhas políticas que remontam há tempos atrás quando o setor foi preterido em relação ao transporte rodoviário³.

No entanto, o setor de cabotagem está em constante expansão e cada vez mais os empresários apostam neste meio de transporte que reduz os custos logísticos, bem como a diminuição de sinistros durante o transporte.

Atualmente, a cabotagem representa 9,6% da matriz brasileira de transporte de carga e isso significa bem menos do que os 37% movimentados na União Europeia e os 48% transportados pela China. Sendo esse modal de transporte o menos poluente, com um navio full container de 8.000 TEUs emitindo apenas 15 g de CO₂/TKU -

³ Ver Anexo 1. Comparação das matrizes de transporte entre Brasil, China e União Europeia. A cabotagem representa apenas 10% do transporte de cargas no Brasil. Disponível em: < <http://www.ilos.com.br/web/caminhoes-e-a-rotamaneaus-sao-paulo-maneaus/#> > Acesso em: 18. Ago. 2017

menos da metade de uma locomotiva e menos de um terço do produzido por um caminhão com três eixos⁴.

Devido ao potencial de expansão deste mercado, o presente trabalho pretende analisar quais foram os fatores que ocasionaram no acidente do navio LOG-IN PANTANAL na Baía de Santos e, no intuito de encontrar possíveis responsabilidades neste incidente que se objetivou realizar uma análise da legislação sobre quais os procedimentos devem ser adotados na estivagem dos navios, bem como apurar as responsabilidades dos atores envolvidos no acidente.

Uma análise preliminar do caso levou a 3 hipóteses preliminares para o acidente e que norteou os rumos desta pesquisa, quais sejam: a má peação dos contêineres a bordo do navio e o mau tempo contribuíram significativamente para o acidente, bem como o imediato do navio deveria ser responsabilizado pelo acidente, tendo em vista que tem como uma de suas atribuições verificar se a amarração dos contêineres foi realizada e se foi, corretamente pelos estivadores no terminal de embarque.

O trabalho foi dividido em 2 partes, onde a primeira parte relata qual foi a sequência de fatos ocorridos no dia 11 de agosto de 2017 (dia do acidente) e os fatores que serão analisados no caso em questão e na segunda parte, far-se-á uma análise sobre a responsabilidade civil do transportador marítimo em casos de avaria de carga.

Dos Fatos

No dia 11 de Agosto de 2017, por volta das 4h da manhã, 45 contêineres foram lançados ao mar a quatro quilômetros da costa que estavam a bordo do navio Log-in Pantanal, no curso de sua viagem 172NB⁵.

Após concluir o descarregamento de 252 contêineres e o embarque de outras 341 caixas metálicas na Embraport, na Área Continental de Santos, o Log-In Pantanal

⁴ ARAUJO, J. Um retrato da navegação de cabotagem no Brasil. Disponível em: < <http://www.tecnologistica.com.br/portal/artigos/66018/um-retrato-da-navegacao-de-cabotagem-no-brasil/> > Acesso em: 21. Ago. 2017

⁵ 172NB significa a viagem e a direção do navio. Neste caso, o navio estava em sua viagem 172 e indo em direção ao Norte. Em inglês: North Bound.

seguiu para a Barra. A embarcação aguardava uma janelas de atracação para operar na Brasil Terminal Portuário (BTP), na Alemoa⁶.

Naquele dia, o mar estava muito agitado com ondas que chegavam até 4,5 metros e a embarcação localizava-se na área de fundeio (fundeadoiro 3), onde aguardava para realizar a manobra de entrada ao Porto de Santos.

De acordo com o protesto marítimo expedido pelo Comandante do navio, a primeira ocorrência se deu por volta de 01h20 do dia 13/08/2017, quando ondas de 3,5 a 4,5 metros de altura atingiram o navio e fizeram com que o navio adernasse 25°, lançando 20 contêineres ao mar. Às 02h: 53 houve uma nova queda de 25 contêineres no mar.

No dia 13 de Agosto de 2017, a companhia armadora apresentou a lista com todas as mercadorias que estavam a bordo e que elas não conferiam risco à saúde da população, pois não havia substâncias químicas nos contêineres que foram ao mar. Isto não quer dizer que não tenha ocasionado impactos ambientais na região, que não discutiremos neste artigo, tampouco a demora de informar quais eram as mercadorias que foram lançadas ao mar e qual o risco potencial para o meio ambiente.

Centenas de eletrônicos, eletrodomésticos, equipamentos para hospitais e material de vestuário foram espalhados pelo mar em uma área que abrangem Santos e Guarujá, no litoral norte de São Paulo. Autoridades tentavam coibir a ação de saqueadores. Itens como aparelhos de ar-condicionado, mochilas, cilindros de oxigênio, pneus, toalhas e tapetes estavam sendo recolhidos⁷. Alguns contêineres foram encontrados em São Sebastião, há mais de 100 km do local do acidente.

O navio Log-In Pantanal (IMO: 9351799), de bandeira brasileira, foi construído em 2007 pela Aker MTW Werft GmbH, na Alemanha. Pertence ao armador Log-In Logística Intermodal S/A, com sede no Rio. Tem 182,47 metros de comprimento, calado (área embaixo da água) de 10 metros e largura máxima (boca) de

⁶ BALBINO, Fernanda. Após queda de contêineres no mar, peritos dos EUA chegam ao Porto de Santos. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 15 ago. 2017. Disponível em: <http://www.tribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto%26mar/apos-queda-de-containers-no-mar-peritos-dos-eua-chegam-ao-porto-de-santos/?cHash=2d97179d8d3cca2700fc435953d6aff1> Acesso em: 16. Ago. 2017

⁷ VENTURA, Luiz. 45 contêineres caem de navio na baía de Santos. *Estadão*, São Paulo, 11 ago. 2017. Disponível em: < <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,45-containers-caem-de-navio-na-baia-de-santos,70001932779> > Acesso em: 16. Ago. 2017

25,20 metros. A embarcação tem capacidade para transportar até 23.821 toneladas e pode carregar 1.706 contêineres⁸.

Diversas hipóteses foram levantadas sobre o acidente como a falta de peação dos contêineres, ficando somente presos na parte lateral, de acordo com indícios de que o imediato que não haveria a necessidade de peação porque o navio iria sair do terminal Embraport para ficar na área de fundeio da Baía do Porto de Santos aguardando para a reatracação na Brasil Terminais Portuários.

Conforme afirma PIMENTA (2017) quando um acidente acontece, não há que se afirmar que existiu uma causa única, mas sim uma sequência de erros que culminarão para que o acidente tenha ocorrido:

É comum no meio náutico ouvir-se que um acidente marítimo nunca possui uma causa única, mas é sempre um resultado de uma cadeia de erros, sendo que o erro anterior potencializa os resultados do seguinte e assim por diante. (PIMENTA, 2017)

Afirmção esta também corroborada por AGRIPINO (2017) em seu artigo sobre o incidente em questão, quando afirma que:

Não há explicação monocausal para este acidente, mas o armador terá argumentos para defesa, dentre as quais a avaria grossa, e as partes prejudicadas, especialmente embarcadores, precisam estar atentas para a defesa de seus interesses (AGRIPINO, 2017)

Desta forma, podem-se ter outras considerações sobre o local onde o navio estava fundeado⁹ que, para economizar tempo e combustível, o navio estaria em lugar desabrigado¹⁰ para reduzir o tempo de operação no porto. Vale ressaltar que, embora o navio estivesse em um lugar autorizado pela autoridade portuária, dada as condições meteorológicas daquele dia, talvez não tenha sido a decisão mais acertada e o comandante poderia ter ordenado para que a embarcação ficasse em uma área mais para fora da barra no Porto de Santos. Neste sentido, a posição desprotegida da embarcação pode ter feito com que as amarras não ficassem na posição correta (lançante)¹¹ e o resultado foi o balanço acentuado e o posterior adernamento da embarcação.

A posição do armador é de que o evento ocorrido enquadra-se como “caso fortuito” ou “força maior”, fatores que excluem a responsabilidade civil do

⁸ VENTURA, Luiz. 45 contêineres caem de navio na baía de Santos. Estadão, São Paulo, 11 ago. 2017. Disponível em: < <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,45-conteineres-caem-de-navio-na-baia-de-santos,70001932779> > Acesso em: 16. Ago. 2017

⁹ Fundeadouro é o estacionamento onde os navios ficam aguardando as janelas de atracação

¹⁰ Onde o vento, corrente e onda entram diretamente sem obstáculo.

¹¹ Posição de lançante é quando a amarra do navio fica com ângulo com direção à proa, ou seja, a âncora fica efetivamente segurando o navio.

transportador marítimo de indenizar os embarcadores em casos de faltas ou avarias na carga.

Importante ressaltar que as 24 embarcações que estavam aguardando em área de fundeio não reportaram qualquer dano devido ao mal tempo.

No entanto, algumas análises mais aprofundadas da situação nos levam a uma soma de fatores distintos que podem ter contribuído para este incidente: o fator ambiental, o fator material e o fator humano.

Do fator ambiental, afirma-se que a barra do porto de Santos, onde o navio encontrava-se fundeado estava sob condições adversas de tempo. Segundo previsões meteorológicas, havia ondas de 3 a 5 metros de Sudeste para Leste e este fenômeno por si só poderia impactar no balanço do navio e pode ter influenciado para o incidente, no entanto, não há que se desconsiderarem as outras variáveis envolvidas no ocorrido.

De acordo com os dados disponíveis no site da Marinha do Brasil, a tabua das marés entre os dias 10 e 11 de Agosto (sexta e sábado) do acidente varia de 0.4m às 23h15min até 1.2m às 04h56min e não houve grandes oscilações no período subsequente¹².

No entanto, o comandante do navio, o imediato e a tripulação afirmaram no protesto marítimo de que o mar estava agitado, com ondas que chegaram até 4,5m. Fato é que os navios são feitos para enfrentarem mal tempo e o balanço, ainda que acentuado, faz parte da aventura marítima, sem que isso signifique necessariamente que haverá avarias à embarcação ou a carga.

O navio sofre movimentos lineares, como o solevar (movimentos ocorridos na longitudinal, causando o levantamento e abaixamento da proa/popa), o balançar (movimentos ocorridos na transversal, que pode causar o adernamento da embarcação) e o levantar (ocorre no eixo vertical) e movimentos de rotação, como o rolar (ocorre no eixo longitudinal e causa um rolamento lateral), o lançar (movimento ocorrido na transversal, junto à movimentação de solevar da embarcação) e o guinar (movimento

¹² BRASIL. Marinha do Brasil – Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). Previsão das Marés (Máximas e Mínimas diárias). Disponível em: < <http://www.mar.mil.br/dhn/chm/box-previsao-mare/tabuas/index.htm> > Acesso em: 17. Ago.2017

ocorrido no eixo vertical que tende a torcer a embarcação mudando a posição entre proa e popa que podem influenciar na peação das cargas a bordo)¹³.

In general terms, whenever a vessel is 'working' in a seaway it will incur three main movements which are described as rolling, pitching, and heaving. These give rise to accelerations, and therefore forces, which act on the container frames and lashing system in use. (UK P&I Club, 2006)¹⁴

Em relação ao fator material, talvez o mais preponderante neste incidente, pode ter havido falhas nas peças que fazem a peação (fixação) dos contêineres. A estivagem dos contêineres se dá com a utilização de uma peça chamada "twist locker", que é a peça de que prende o container ao navio e o container debaixo ao container de cima, fazendo com que a pilha de contêineres se comporte como uma única peça. O fato das pilhas de contêineres terem se desprendido e caído no mar demonstra que pode ter havido uma falha nas peças que deveriam prender ou este trabalho pode não ter sido realizado de forma integral, uma vez que este procedimento leva tempo e o navio voltaria para carregar em outro terminal no dia seguinte.

O navio aparentemente estava com sua capacidade de carga em torno de 70% e dependendo dos pesos específicos dos contêineres, pode-se criar um excesso de estabilidade, o que torna o navio com um período de balanço muito rápido, que influencia na movimentação dos contêineres no convés¹⁵.

Nesta perspectiva, o comando do navio pode ter optado por não fazer a peação de bordo das cargas que foram embarcadas em Santos. Através das imagens de vídeo disponibilizadas na internet, pode-se verificar que os contêineres que caíram no mar podem ser justamente aqueles que não estavam peados de forma correta, pois os contêineres em trânsito não devem ter sofrido danos porque estavam amarrados de forma correta.

Para toda amarração de container há um cálculo de peação que é feito para cada coluna através de um programa de computador do navio e deve ser utilizado com a finalidade de segurança da carga a bordo¹⁶, onde o Lashing Force¹⁷ é calculado e dependendo de como é feita a estiva da coluna, pode acontecer de que apareça um

¹³ Ver Anexo 2

¹⁴ Em termos gerais, sempre que um navio está "trabalhando" em uma via marítima, ele irá incorrer em três movimentos principais que são descritos como rolamento, arremessar e levantar. Isso dá origem a acelerações e, portanto, forças, que atuam sobre os quadros de contêineres e o sistema de amarração em uso. (Tradução livre)

¹⁵ Parte superior do Navio.

¹⁶ "The use of onboard computers to check the dynamics of the stow in all weather conditions is vitally important for the safe carriage of the cargo." (UK P&I CLUB, 2006)

¹⁷ Força de amarração

percentual acima de 100% do Lashing Force, de forma que pode ser corrigido diminuindo a pilha de contêineres ou colocando os contêineres mais leves nas duas últimas alturas. O cálculo do Lashing Force está diretamente ligado à ruptura da peça, principalmente quando o navio está com excesso de estabilidade.

Neste sentido, é dever vital da equipe de bordo vigiar este sistema para assegurar que a amarração dos contêineres foi realizada corretamente.

The vigilance of ships' staff [*of the computer software*] is therefore vital to ensure that lashings are applied correctly. (UK P&I CLUB, 2006)

Fato este que está especificado no preâmbulo do documento expedido pela Organização Marítima Internacional (IMO) MSC. 1/Circ. 1353, de 30 de Junho de 2010, que trata sobre a preparação do manual de segurança de carga:

5 It is important that securing devices meet acceptable functional and strength criteria applicable to the ship and its cargo. It is also important that the officers on board are aware of the magnitude and direction of the forces involved and the correct application and limitations of the cargo securing devices. The crew and other persons employed for the securing of cargoes should be instructed in the correct application and use of the cargo securing devices on board the ship. (IMO, 2010)¹⁸

No entanto, este sistema faz o cálculo dos contêineres, levando em conta que todos estão em boas condições e que a amarração foi feita adequadamente, com tensões iguais, além de calcular o ângulo máximo que a embarcação não pode exceder.

Forces calculated assume that all containers are in good condition - no damage to corner posts and castings, that all lashings are correctly applied, with equal tension on lashing bars, etc. These programs also calculate to a theoretical angle of roll that the ship shouldn't exceed, but in many cases, does. (UK P&I CLUB, 2006)¹⁹

A estivagem é feita pelo pessoal dos portos, também chamado de estivadores, que podem estar ligados ao OGMO (Órgão Gestor de mão-de-obra) ou empregados dos terminais onde o navio opera. Cabe à tripulação verificar “à posteriori” se estas peças foram bem colocadas e se estão devidamente travadas.

A estiva é a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações, arrumação da carga, peça (fixação da carga nos porões dos

¹⁸ It is important that securing devices meet acceptable functional and strength criteria applicable to the ship and its cargo. It is also important that the officers on board are aware of the magnitude and direction of the forces involved and the correct application and limitations of the cargo securing devices. The crew and other persons employed for the securing of cargoes should be instructed in the correct application and use of the cargo securing devices on board the ship. (Tradução Livre)

¹⁹ As forças calculadas supõem que todos os recipientes estão em boas condições - sem danos nas peças de canto e fundição, que todas as amarras são corretamente aplicadas, com tensão igual nas barras de amarração, etc. Esses programas também calculam para um ângulo de rolamento teórico que o navio não deve exceder, mas, em muitos casos, faz. (Tradução Livre)

navios), despeção, recheio (ajuntar, espalhar ou distribuir a carga facilitando a carga ou descarga de cargas a granel) e o carregamento ou descarga da mercadoria do navio quando efetuada por equipamentos de bordo, conforme disposto na Lei 12.815/2013, “que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários”:

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peção e despeção, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo (BRASIL, 2013)

De acordo com as Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários (NORMAM) -13, expedida pela DPC (Diretoria de Portos e Costas) que regula o transporte marítimo em território nacional, são atribuições do Imediato:

[...]

2) ser o encarregado das Seções de Convés e Câmara. É figura importante na Administração da embarcação, sua presença se faz sentir quer no porto, quer em viagem, com respeito à manutenção da carga (carga e descarga);

9) inspecionar, diariamente, os locais designados para o estivamento das cargas inflamáveis, explosivas ou corrosivas, controlando as temperaturas dos contentores estivados no convés e verificando, constantemente, as pressões e a manutenção adequada e inertização dos compartimentos de carga;

10) preparar o convés, para o recebimento de carga, de maneira que sua estivagem não prejudique o aparelhamento da embarcação nele situado;

13) dirigir o serviço geral de distribuição das cargas dos porões, conveses, frigoríficas e tanques, levando em consideração o calado da embarcação, sua estabilidade, esforços máximos permissíveis e a estiva e desestiva da carga, fornecendo ao Comandante, com a antecedência necessária, todos os planos de carregamento, de movimentação de carga, de descarga, de lastro e de deslastro;

23) fiscalizar, auxiliado pelo oficial de divisão de convés, as operações de carga e descarga, lastro e deslastro da embarcação;

29) manter o navio dentro dos padrões corretos de inertização durante os carregamentos, travessias, estadias, descargas e nas fainas de limpeza dos tanques e movimentação de lastros. (DPC, 2016)

Desta forma, cabe ao imediato verificar o andamento das operações dentro do navio, sobretudo no que tange à peção dos contêineres que é realizado pelo estivador.

Diante do que foi exposto, pode-se inferir que o acidente pode ter sido causado por uma sequência de erros que contribuíram para que as cargas caíssem ao mar, uma vez que o navio voltaria para outro terminal no dia seguinte, o pessoal da estiva não devem ter peado os contêineres da forma correta (a pedido do imediato ou não, não podemos confirmar esta informação com os dados disponíveis); o imediato não conseguiu detectar a possível falha na amarração dos contêineres e o comandante, como figura máxima de comando do navio responde por todos os atos de sua tripulação.

Na seção seguinte, foi analisada a responsabilidade civil do transportador marítimo e as possíveis alegações dos atores envolvidos no acidente.

Da Responsabilidade Civil do Transportador LOGIN

No presente caso, a grande celeuma que será discutida será em relação à responsabilidade civil do transportador marítimo, devido às avarias nas cargas que foram lançadas ao mar, bem como aquelas que permaneceram a bordo, mas que sofreram avarias pela queda dos contêineres dentro da embarcação.

De acordo com MARTINS (2008, p.328), para que um fato seja caracterizado como um dano que configura responsabilidade civil deve-se ter elementos como:

Fato lesivo, imputável, causado pelo agente por ação ou omissão voluntária (dolo), negligência, imprudência ou imperícia (culpa), incorrendo em violação patrimonial ou moral; ocorrência de dano patrimonial ou moral; e nexo de causalidade entre o dano patrimonial; ou moral.

No contrato de transporte marítimo, a principal responsabilidade do transportador é proceder com a entrega da mercadoria no porto de destino, devendo entregar os bens confiados para o transporte nas mesmas condições recebidas, sob pena de se configurar, a rigor, o inadimplemento da obrigação assumida e, com ela, a respectiva responsabilidade.²⁰

Na hipótese do transportador não entregar a mercadoria da mesma forma que lhe foi confiada, a obrigação contratual não será efetivada e, portanto, entra em cena a figura da responsabilidade civil, ou seja, de reparar o dano causado a outrem. (NASCIMENTO; TOURINHO; ZANETHI, 2017)

Neste sentido, têm-se muitos atores envolvidos nesta operação, uma vez que o navio atracou em um terminal, que por sua vez movimentou as cargas dentro do

²⁰ COUTO, A. Responsabilidade civil nos contratos de fretamento e de transporte marítimo evidenciado pelo conhecimento de embarque perante a legislação nacional. Brasil. 2009. 46f. Monografia (Curso de comércio exterior do centro de ciências sociais aplicadas) – Universidade do Vale do Itajaí. 2009

navio; o pessoal da estiva que fez a peação dos contêineres a bordo; o imediato que tem por tarefa fiscalizar a peação; o comandante que é responsável pelo navio.

Por outro lado, após o acidente todos os embarcadores envolvidos chamarão suas respectivas seguradoras (os que tiverem carga segurada) para realizar o pagamento pelo sinistro causado, bem como o armador acionará o P&I para cobrir os prejuízos do navio.

Desta forma, uma das alegações do armador e provavelmente será o entendimento da capitânia dos portos é de que se trata de “caso fortuito” ou “força maior”, uma das excludentes de responsabilidade do transportador marítimo e, portanto, o embarcador deverá arcar com os custos do acidente. Por outro lado, a responsabilidade civil do transportador é objetiva, e, portanto, há uma culpa presumida e deverá ela ser provada em contrário.²¹

Ainda, de acordo com o Direito Brasileiro, serão excludentes de responsabilidade civil do transportador se não houver nexos causal e culpa exclusiva, vício próprio, caso fortuito ou força maior. (NASCIMENTO; TOURINHO; ZANETHI, 2017)

Outra questão que o armador pode se valer é de que houve uma avaria grossa e, portanto, os custos deveriam ser repartidos entre todos os embarcadores.

O nosso Código Comercial, em seu artigo 761 define avaria como “todas as despesas extraordinárias feitas a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque, são reputadas avarias”²², podendo ter duas espécies: avarias grossas ou comuns e avarias simples ou particulares.

No caso das avarias grossas, as despesas do navio são repartidas entre todos os embarcadores, enquanto que as avarias particulares são suportadas apenas pelo navio ou pela carga que sofreu o dano.

O artigo 764 do referido código detalha o que são avarias grossas:

- 1 – Tudo o que se dá ao inimigo, corsário ou pirata por composição ou a título de resgate do navio e fazendas, conjunta ou separadamente;
- 2 – As coisas alijadas para salvação comum.

²¹ Não se pode afirmar com certeza sobre qual será a posição da Capitânia dos Portos, uma vez que o inquérito ainda não foi concluído até a publicação deste artigo.

²² Código Comercial de 1850, Parte Segunda – Do Comércio Marítimo. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm> Acesso em: 17. Ago. 2017

- 3 – Os cabos, mastros, velas e outros quaisquer aparelhos deliberadamente cortados, ou partidos por força de vela para salvação do navio e carga. Legislação em destaque
- 4 – As âncoras, amarras e quaisquer outras coisas abandonadas para salvamento ou benefício comum.
- 5 – Os danos causados pelo alijamento às fazendas restantes a bordo.
- 6 – Os danos feitos deliberadamente ao navio para facilitar a evacuação d'água e os danos acontecidos por esta ocasião à carga.
- 7 – O tratamento, curativo, sustento e indenizações da gente da tripulação ferida ou mutilada defendendo o navio.
- 8 – A indenização ou resgate da gente da tripulação mandada ao mar ou à terra em serviço do navio e da carga, e nessa ocasião aprisionada ou retida.
- 9 – As soldadas e sustento da tripulação durante arribada forçada.
- 10 – Os direitos de pilotagem, e outros de entrada e saída num porto de arribada forçada.
- 11 – Os alugueis de armazéns em que se depositem, em porto de arribada forçada, as fazendas que não puderem continuar a bordo durante o conserto do navio.
- 12 – As despesas da reclamação do navio e carga feitas conjuntamente pelo capitão numa só instância, e o sustento e soldadas da gente da tripulação durante a mesma reclamação, uma vez que o navio e carga sejam relaxados e restituídos.
- 13 – Os gastos de descarga, e salários para aliviar o navio e entrar numa barra ou porto, quando o navio é obrigado a fazê-lo por borrasca, ou perseguição de inimigo, e os danos acontecidos às fazendas pela descarga e recarga do navio em perigo.
- 14 – Os danos acontecidos ao corpo e quilha do navio, que premeditadamente se faz varar para prevenir perda total, ou presa do inimigo.
- 15 – As despesas feitas para pôr a nado o navio encalhado, e toda a recompensa por serviços extraordinários feitos para prevenir a sua perda total, ou presa.
- 16 – As perdas ou danos sobrevindos às fazendas carregadas em barcas ou lanchas, em consequência de perigo.
- 17 – As soldadas e sustento da tripulação, se o navio depois da viagem começada é obrigado a suspendê-la por ordem de potência estrangeira, ou por superveniência de guerra; e isto por todo o tempo que o navio e carga forem impedidos.
- 18 – O prêmio do empréstimo a risco, tomado para fazer face a despesas que devam entrar na regra de avaria grossa.
- 19 – O prêmio do seguro das despesas de avaria grossa, e as perdas sofridas na venda da parte da carga no porto de arribada forçada para fazer face às mesmas despesas.
- 20 – As custas judiciais para regular as avarias, e fazer a repartição das avarias grossas.
- 21 – As despesas de uma quarentena extraordinária. E, em geral, os danos causados deliberadamente em caso de perigo ou desastre imprevisto, e sofridos como consequência imediata destes eventos, bem como as despesas feitas em iguais circunstâncias, depois de deliberações motivadas (artigo n.º 509), em bem e salvamento comum do navio e mercadorias, desde a sua carga e partida até o seu retorno e descarga (BRASIL, 1850)

Neste sentido, no caso em estudo, não há que se falar em avaria grossa, uma vez que o caso não se encontra em nenhuma das definições trazidas pela legislação e, portanto, o navio será o único a suportar os custos e prejuízos causados aos contêineres que foram ao mar, bem como aqueles que ficaram a bordo, mas que foram avariados devido às quedas dos contêineres no porão do navio.

Fato corroborado pelo artigo 765 quando o legislador infere que

Código Comercial. Art. 765: Não serão reputadas avarias grossas, posto que feitas voluntariamente e por deliberações motivadas para o bem do navio e carga, as despesas causadas por vício interno do navio, ou por falta ou negligência do capitão ou da gente da tripulação. Todas estas despesas são a cargo do capitão ou do navio. (BRASIL, 1850)

Além disso, a lei de modernização dos portos em seu artigo 27 em conformidade com as recomendações da MSC.1/Circ.1353 da IMO diz que:

A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação. (BRASIL, 2013)²³

2.3.1 Regular inspections and maintenance should be carried out under the responsibility of the master. Cargo securing devices inspections as a minimum should include:

- .1 routine visual examinations of components being utilized; and
- .2 periodic examinations/re-testing as required by the Administration. When required, the cargo securing devices concerned should be subjected to inspections by the Administration. (IMO, 2010)²⁴

No que tange as responsabilidades sobre a embarcação, fica a cargo do comandante “ cumprir e fazer cumprir, por todos os subordinados, as leis e regulamentos em vigor, mantendo a disciplina na sua embarcação, zelando pela execução dos deveres dos tripulantes, de todas as categorias e funções, sob as suas ordens”²⁵, bem como assumir a embarcação em casos de emergência.

Cabe ao comandante estar no passadiço tão somente em determinadas situações: nas saídas e entradas dos portos, geralmente na companhia do práctico local, e em situações adversas de mal tempo ou dificuldades outras. (PIMENTA, 2017)

Portanto, tanto o código comercial quanto a lei de modernização dos portos estão em sintonia com a recomendação da IMO quando colocam a responsabilidade pela movimentação de cargas a bordo do navio no comandante da embarcação e seus prepostos.

²³ Lei 12.815, de 5 de Junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

²⁴ 2.3.1 As inspeções e manutenção regulares devem ser realizadas sob a responsabilidade do mestre. As inspeções dos dispositivos de proteção de carga como mínimo devem incluir: .1 exames visuais de rotina dos componentes que estão sendo utilizados; e .2 exames periódicos / reexaminar conforme exigido pela Administração. Quando necessário, os dispositivos de proteção de carga em questão devem ser submetidos a inspeções pela Administração. (Tradução Livre)

²⁵ BRASIL. Marinha do Brasil – Diretoria de Portos e Costas “ Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários – NORMAM-13. 2003

No desenvolvimento deste capítulo, procurou-se analisar a responsabilidade civil do transportador em casos de avaria de carga, no qual deve ser responsabilizado caso não cumpra com seu dever, que é transportar mercadorias de um ponto a outro.

Neste sentido, o comandante na figura de representante maior da embarcação tem responsabilidade sobre a função de seus prepostos, de forma que a má peação dos contêineres no navio, sem o devido cuidado e a posterior verificação do trabalho do imediato podem ter sido fundamentais no acidente, sem desconsiderar a questão sobre o mau tempo enfrentado naquele dia na Baía do Porto de Santos.

Considerações Finais

O presente trabalho procurou identificar quais foram os fatores que impactaram no acidente do navio LOGIN PANTANAL na Baía de Santos no dia 13 de Agosto de 2017, onde 46 contêineres caíram no mar, além de tantos outros avariados pela queda dentro da embarcação.

No início da pesquisa, foram levantadas 3 hipóteses preliminares que nortearam o desenvolvimento do trabalho, onde os pressupostos afirmavam que a má peação contribuiu significativamente no acidente, bem como a maré alta naquele dia e que o culpado pelo acidente seria o imediato do navio por não verificar a peação dos contêineres antes da partida da embarcação.

Após a análise do acidente, bem como conversas com diversos especialistas da área marítima, como comandantes de longo curso, ship planners e advogados verificou-se que o melhor caminho para se chegar a uma conclusão provável, como fora estipulada no início da pesquisa, a análise deveria se pautar em 3 fatores que poderiam indicar um possível culpado neste acidente: o fator ambiental, o fator material e fator humano.

Do fator ambiental, depreende-se que as ondas que podem ter chegado a 5m contribuíram para que o navio balançasse de uma forma abrupta, mas que não necessariamente este fator sozinho poderia ser indicado como fator primordial, uma vez que o navio foi feito para suportar mal tempo.

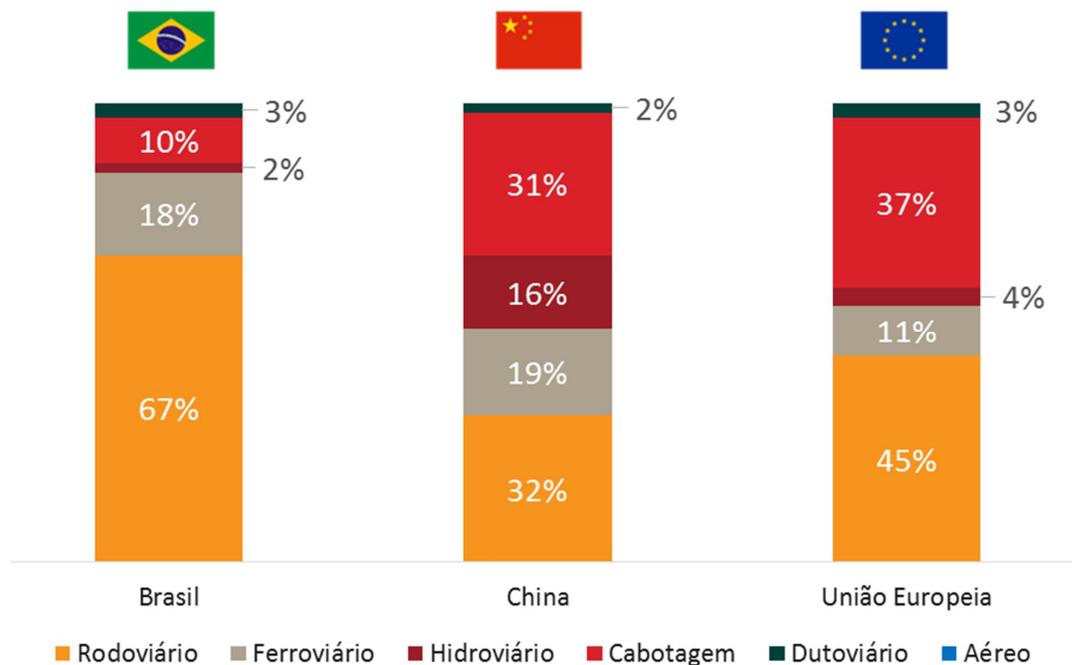
Do fator material, pois a amarração não deve ter sido feita corretamente e pode ter sido a causa deste acidente.

Do fator humano, verificou-se que pode ter havido uma sequencia de falhas neste quesito, uma vez que o imediato tem a obrigação de verificar a amarração dos contêineres dentro da embarcação. Além disso, outro fator que corrobora esta hipótese é o fato de que o navio voltaria no dia seguinte para carregar o restante das unidades em outro terminal.

Por fim, em relação à responsabilidade do transportador, por tudo que foi exposto no trabalho deve ser responsabilizado pelo inadimplemento do contrato de transporte e não há que se falar em avaria grossa, uma vez que este acidente não enquadra em nenhuma das características de avaria grossa do artigo 764 do código comercial.

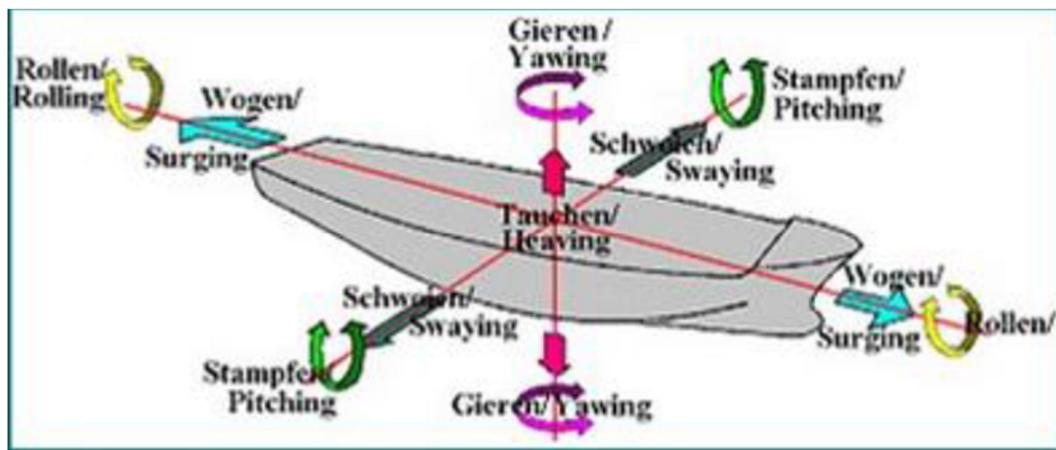
Anexos

Anexo 1 - Comparação das matrizes de transporte entre Brasil, China e União Europeia.



Fonte: ILOS, Eurostat, National Bureau Statistics of China, 2014

Anexo 2 – Forças que atuam no transporte marítimo



Fonte: Container Handbook

Referências:

BALBINO, F. **Após queda de contêineres no mar, peritos dos EUA chegam ao Porto de Santos.** *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 15 ago. 2017. Disponível em: <http://www.tribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto%26mar/apos-queda-de-containeres-no-mar-peritos-dos-eua-chegam-ao-porto-de-santos/?cHash=2d97179d8d3cca2700fc435953d6aff1> Acesso em: 16. Ago. 2017

BRASIL. **Lei Nº 556, De 25 de Junho de 1850**, Parte Segunda – Do Comércio Marítimo. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm > Acesso em: 17. Ago. 2017

BRASIL. **Lei 12.815, de 5 de Junho de 2013**, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/112815.htm > Acesso em: 18. Ago. 2017

BRASIL. Marinha do Brasil – Diretoria de Portos e Costas. **Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários** – NORMAM 13. 2003

BRASIL. Marinha do Brasil – Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). Previsão das Marés (Máximas e Mínimas diárias). Disponível em: < <http://www.mar.mil.br/dhn/chm/box-previsao-mare/tabuas/index.htm> > Acesso em: 17. Ago.2017

COUTO, A. **Responsabilidade civil nos contratos de fretamento e de transporte marítimo evidenciado pelo conhecimento de embarque perante a legislação nacional**. Brasil. 2009. 46f. Monografia (Curso de comércio exterior do centro de ciências sociais aplicadas) – Universidade do Vale do Itajaí. 2009

IMO. MSC.1/Circ.1353 - **Revised Guidelines For The Preparation of the Cargo Securing Manual**, 2010. Disponível em: < <http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/EKLER/MSC.1-Circ.1353.pdf> > Acesso em: 25. Ago. 2017

LAKATOS, E. Maria; MARCONI, M. de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica: Técnicas de pesquisa**. 7 ed. – São Paulo: Atlas, 2010.

PIMENTA, M. **Praticagem, Meio Ambiente e Sinistralidade**. Editora: Lumen Juris. Rio De Janeiro, 2017.

UK P&I CLUB. **Carefully to Carry: Lashing on containers on deck**. Setembro, 2006

NASCIMENTO, V; TOURINHO, M; ZANETHI, R. **A Responsabilidade Civil do NVOCC em Casos de Avaria de Carga no Transporte Marítimo Internacional de Contêineres**. In: I Congresso de Direito Marítimo, Portuário Aduaneiro, 1., 2017, São Paulo.

VENTURA, L. **45 contêineres caem de navio na baía de Santos**. Estadão, São Paulo, 11 ago. 2017. Disponível em: < <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,45-conteineres-caem-de-navio-na-baia-de-santos,70001932779> > Acesso em: 16. Ago. 2017