



TRIBUNAL MARÍTIMO

EDITAL Nº1 – TM, DE 15 DE JANEIRO DE 2010

CARGO: DIREITO MARÍTIMO

GABARITO OFICIAL DA PROVA DISCURSIVA

Peça Processual - Elaboração de voto sobre aspectos legais de um acidente de navegação. (4,0 pontos)

Durante navegação no canal de acesso ao porto ao Porto de Buenos Aires/Argentina ocorre um abalroamento entre duas embarcações que navegavam em rumos opostos. A embarcação “A” era de bandeira brasileira e a embarcação “B” de bandeira liberiana. Ambas as embarcações navegavam sob orientação de práticos locais, sendo que o navio estrangeiro tinha como Oficial de Serviço no passadiço um Oficial de Náutica brasileiro. Os navios não guardavam posição de navegação em suas respectivas margens, estando muito próximas ao meio do canal em razão de calados próximos ao máximo permitido para navegação no local. Como resultado do acidente contêineres transportados na embarcação “A” caíram na água tornando-se obstáculos ou risco à navegação de outras embarcações no local e, a embarcação “B” apresentou perfurações em seu costado, atingindo um tanque de óleo pesado que vazou para a água.

As autoridades locais realizaram um inquérito para apurar a causa do acidente, da mesma forma procedendo o Cônsul Brasileiro em Buenos Aires, que só teve a oportunidade de tomar os depoimentos dos tripulantes do navio brasileiro, servindo-se do inquérito da autoridade local (Prefeitura Naval) para complementar o inquérito por ele realizado. Apurou-se como possível causa do acidente um erro de manobra da embarcação “B”, causada por problemas de comunicação entre o práctico e Oficial de Serviço na embarcação “B”.

Constatou-se no inquérito que os práticos dirigiam a manobra em ambos os navios, ordenando leme e rumos para o timoneiro, enquanto o Oficial de Quarto apenas verificava se a ordem era cumprida conforme havia sido pronunciada, para prevenir má interpretação decorrente de incompreensão da língua. No navio liberiano a comunicação se fazia segundo o IMO SMCP (“*Standard Marine Communication Phrases*”), adotado em 2002 pela IMO, enquanto no navio brasileiro o práctico emitia as ordens em um espanhol “aportuguesado”. Apurou-se no inquérito que ele teria dito ao Comandante, durante o “*Master/Pilot Exchange*”, que já havia estado no Brasil diversas vezes, compreendendo bem o português falado.

As normas da Prefeitura Naval de Buenos Aires estabelecem que a navegação até os portos de La Plata e Buenos Aires seja feita obrigatoriamente com auxílio de práctico local, sendo o calado máximo permitido, para todos os navios, de 10 metros. A velocidade máxima permitida no canal é de 10 nós.

O navio liberiano calava 9,5 metros (calado médio, com calado AV = 9 metros e calado AR = 10 metros) quando embarcou o práctico nas proximidades da Barca-Farol “Recalada”, na foz do Rio da Prata, enquanto o navio brasileiro calava exatos 10 metros (“*even keel / águas parelhas*”), calado AV = calado AR = 10 metros) quando suspendeu de Buenos Aires.



O inquérito revelou ainda que no navio liberiano tinha sido elaborado um plano de passagem (“*passage plan*”) detalhado desde a foz até a berço (*darsena*) Norte, local previsto para a atracação em Buenos Aires, sendo a primeira vez que o navio estava visitando aquele porto. O plano continha as paralelas indexadas para cada trecho do canal, bem como distâncias de perigo e marcações de segurança, e também estavam marcadas na carta náutica todas as “áreas a serem evitadas”. No navio brasileiro não havia sido elaborado plano de passagem. O Comandante argumentou, durante o inquérito, que considerava desnecessária a elaboração de tal plano, tendo em vista a frequência com que o navio visitava aquele porto.

No momento do abaloamento o Comandante do navio liberiano não se encontrava no passadiço. O Oficial de Serviço brasileiro, que estava de quarto, em seu depoimento disse ter avistado as luzes de mastro do outro navio alinhadas na vertical, quando a distância era de cerca de 10 milhas náuticas. A 5 milhas náuticas de distância avistou a luz de bordo de boreste, presumindo que a passagem se daria por boreste, tendo alertado o prático, que, aparentemente, não entendeu a mensagem, pois, segundo o Oficial, ordenou rumos para boreste para que o navio se aproximasse da margem direita do canal, para que a passagem se desse por bombordo.

O Comandante do navio brasileiro, que estava no passadiço no momento do acidente, disse que o navio navegava no centro do canal porque naquele trecho havia um extenso banco junto à margem direita e, por orientação do prático, buscou-se navegar próximo ao centro do canal para evitar o “efeito de parede” produzido pela interação com o banco, que dificulta o governo. Assim, o navio manteve o rumo, julgando que o outro navio entenderia que a passagem se daria por boreste de ambos os navios. Não houve comunicação entre os navios em VHF previamente ao abaloamento.

O inquérito realizado pelo Cônsul Brasileiro foi encaminhado ao Tribunal Marítimo via Ministério das Relações Exteriores/Ministério da Defesa/Comando da Marinha, sendo que a PEM (Procuradoria Especial da Marinha) apresentou representação contra: Comandantes e práticos de ambas as embarcações e também contra o timoneiro da embarcação “B”.

Questão:

Considerado o caso acima narrado elaborar voto de Juiz Relator do Processo no Tribunal Marítimo, considerando as seguintes questões, justificando cada questão tratada no voto:

(a) imprestabilidade de inquérito realizado pelo Cônsul Brasileiro em Buenos Aires por:

i) falta de previsão legal;

Resposta: O inquérito realizado pelo Cônsul Brasileiro em Buenos Aires atende ao previsto no art. 40 da Lei no. 2.180/54, existindo, portanto, previsão legal.

ii) utilizar material (depoimentos, documentos) colhidos por autoridade diversa (autoridade do porto de Buenos Aires);

Resposta: A utilização do material colhido por autoridade do porto de Buenos Aires atende ao previsto no parágrafo único, letras (a) e (b) do art. 35 da Lei no. 2.180/54, sendo, portanto, legítima.

iii) inquérito deveria ter sido realizada pela autoridade marítima brasileira do primeiro porto brasileiro de escala de qualquer das embarcações;



Resposta: o inquérito realizado pelo Cônsul, como indicado em (i) acima atende ao quanto a respeito dispõe a Lei no. 2.180/54, pelo que se torna desnecessária a intervenção da autoridade marítima brasileira do primeiro porto de escala para realizar novo inquérito.

(b) incompetência do Tribunal Marítimo para julgar o acidente ocorrido em águas não jurisdicionadas;

Resposta: O Tribunal Marítimo é competente para conhecer e julgar qualquer acidente de navegação envolvendo navio de bandeira brasileira em mar aberto ou águas estrangeiras por força do quanto a respeito dispõe a letra (b) do art. 10 da Lei no. 2.180/54. Também terá jurisdição para o caso, inclusive quanto ao navio estrangeiro, caso tenha havido danos de natureza grave ao navio brasileiro conforme letra (c) do mesmo artigo 10 ou pessoa física brasileira tenha perdido a vida ou tenha tido ferimentos de natureza grave (redação dada pela Lei 9.578/97) .

(c) incompetência do Tribunal Marítimo para processar e julgar tripulantes de navio estrangeiro (embarcação “B”) em razão do acidente ter ocorrido em águas não jurisdicionadas;

Resposta: A letra (c) do art 10 da Lei no. 2.180/54 dá jurisdição ao TM sobre embarcações mercantes estrangeiras quando o acidente ocorrer em alto mar. Este não é o caso, pois o acidente se deu no canal de acesso ao porto de Buenos Aires, águas com jurisdição da autoridade Argentina. O voto deveria ser pela exclusão do práctico e do tripulante do navio estrangeiro (embarcação B), por faltar competência ao Tribunal Marítimo para processar e julgar os dois. Também deveria ser excluído da representação do práctico estrangeiro atuando a bordo do navio brasileiro, pois este tampouco estaria jurisdicionado, nada obstante estivesse orientando a manobra do navio brasileiro. A razão é que tal práctico não pode ser considerado como “Pessoal da Marinha Mercante Brasileira” ou a eles equiparado.

(d) qual a embarcação responsável pela remoção dos contêineres que caíram na água e se este risco (remoção de objetos que constituam risco a navegação) está coberto por seguro e por qual apólice (seguro da carga, seguro casco ou seguro de P&I);

Resposta: O responsável pela remoção é o navio que transportava tais contêineres, sendo tal risco coberto por seguro de P&I.

(e) considerando que, por força de Convenção Internacional (CLC 92), é a embarcação “B” a responsável pelo controle da poluição e remoção do óleo, além de indenização por danos consequentes determinar se estes riscos (controle de poluição, remoção do óleo e indenização a terceiros prejudicados) é coberto por seguro e por qual apólice (seguro casco ou seguro de P&I);

Resposta: Quanto à questão contida na letra (e), por força da CLC 92 , o navio que derramou o óleo deve providenciar seu controle e remoção, indenizando os prejuízos advindos de tal derramamento (responsabilidade objetiva). O risco é coberto pelo P&I do navio poluidor.

Voto: (fundamento legal – art. 74 da Lei no. 2.180/54:

- a) Quanto à natureza e extensão do evento: enquadrar no Art. 14 e/ou no Art. 15 da Lei 2.180/54 e comentar;
- b) Quanto à causa: determinar e comentar;
- c) Quanto à decisão: considerando a não apresentação do contraditório, não foi possível adentrar no mérito da questão, razão pela qual decido pelo arquivamento ;
- d) Quanto a medidas preventivas e de segurança: não é aplicável;
- e) Quanto à proposta de recompensa; não é aplicável;.



QUESTÕES DISCURSIVAS

1) A gerência de uma hidrelétrica brasileira contratou dois mergulhadores profissionais, a fim de que desobstruíssem as grades submersas da represa, uma vez que materiais diversos estavam impedindo o correto fluxo de água para as turbinas. Tais mergulhadores pularam na água do muro da barragem da represa e vieram a falecer em razão do compressor, que lhes envia o ar e que estava sobre o referido muro, ter entrado em pane. De acordo com a Lei 2.180/54 deve ser instaurado o competente inquérito administrativo para apurar este evento. Fundamente sua resposta. **(1,5 ponto)**

RESPOSTA: De acordo com os Arts. 13; 14 e 15 da Lei 2.180 de 1954, não deve ser instaurado o inquérito, pois não houve uso de qualquer tipo de embarcação na faina, não se caracterizando como acidente e, tampouco, fato de navegação. O Tribunal Marítimo somente tem competência para apurar acidentes ou fatos de navegação com mergulhadores, quando estes têm sua base em embarcação ou mesmo quando os equipamentos que lhes fornece ar e condições de sobrevivência se acham a bordo de embarcação de apoio. No caso, os mergulhadores, mesmo que profissionais, pularam na água do muro de contenção da barragem e também os equipamentos se achavam sobre este mesmo muro.

2) Uma balsa com propulsão e AB 180, afretada a casco nu a uma empresa que a explora no serviço de travessia no Rio São Francisco, às 09:00h, se encontrava atracada na margem direita do rio, com a rampa içável arriada, mas sem espigas passadas, enquanto estava sendo realizado o embarque de veículos, cujo destino era um lugarejo na margem oposta do rio. Orientando o embarque se achavam um Marinheiro de Convés e outro tripulante, sem habilitação, sendo a faina supervisionada pelo Mestre da balsa. As condições de rio e do tempo eram as normais para aquela região.

Embarcaram primeiro dois carros de passageiros, que foram posicionados no bordo oposto ao do embarque, um ao lado do outro, sendo solicitado aos motoristas que acionassem o freio de estacionamento. Os motoristas e passageiros permaneceram dentro dos veículos.

Em seguida, foi permitido o embarque de um caminhão de grande porte, carregado, que em razão de suas características foi posicionado no centro da balsa, atrás dos carros, não havendo mais embarque de qualquer outro veículo, em virtude da estabilidade e capacidade de carga da balsa.

Foi solicitado a seu motorista que acionasse o freio de estacionamento, mas que permanecesse a bordo com o motor ligado, a fim de que movimentasse o veículo para frente e para trás quando o Mestre da balsa pedisse, procedimento este para ajudar na desatracação da balsa do atracadouro na margem do rio.

Estando a balsa em movimento, em faina de desatracação, o Marinheiro de Convés, recebendo orientação do Mestre, solicitou ao motorista que movimentasse o caminhão para frente e para trás a fim de auxiliar a manobra. Na terceira vez em que o caminhão movimentou-se, seu motorista arrancou com maior velocidade batendo na traseira dos dois carros, lançando um deles na água, com o motorista e todos os seus quatro passageiros dentro, sendo que dois passageiros vieram a falecer em decorrência do evento e o carro e a rampa da balsa restaram danificados.

O inquérito instaurado apurou que a versão acima era verdadeira, com base no laudo pericial e nos depoimentos das seguintes testemunhas: os motoristas do caminhão e de ambos os carros e seus passageiros e do tripulante inabilitado e ilegalmente embarcado.

Apurou, ainda, que: não foi solicitado aos motoristas que engrenassem a marcha dos veículos e que todos se retirassem dos mesmos; não havia a bordo calços para as rodas dos veículos; que as rampas de embarque e desembarque, quando do início da manobra, não estavam içadas, rebatidas e travadas; que havia na balsa local específico e abrigado para as pessoas que embarcaram nos veículos permanecerem durante a travessia; que a balsa estava com seu Certificado de Segurança vencido; que sua tripulação não estava completa, conforme exigido pelo



Cartão de Tripulação de Segurança, e que a empresa armadora não era registrada como armadora no Tribunal Marítimo.

A Procuradoria representou em face:

- a. da empresa armadora da balsa, em razão de sua negligência para com suas atribuições;
- b. do Mestre, por sua conduta imperita e imprudente;
- c. dos dois tripulantes, por negligência e imprudência eis que orientaram o embarque dos veículos, mas não tomaram os procedimentos de segurança determinados pelas normas da Autoridade Marítima;
- d. do motorista do caminhão por sua conduta imprudente;

A Procuradoria requereu ainda que à empresa armadora fossem aplicadas as penalidades previstas na LESTA e no RLESTA e na Lei 7.652/88.

Recebida a representação, citados os representados, todos se defenderam por advogados legalmente constituídos, sendo que a defesa do motorista do caminhão levantou preliminar de ilegitimidade passiva, por entender que motorista de caminhão não está jurisdicionado ao Tribunal Marítimo, entrando, contudo, no mérito da questão.

Na fase de provas do processo, as defesas não apresentaram novas provas capazes de elidir as apresentadas pela Procuradoria. Entretanto, este órgão requereu nova oitiva dos motoristas dos veículos e estes confirmaram seus depoimentos prestados na fase inquisitorial.

Após alegações finais, o Juiz Relator, obedecendo aos trâmites contidos no Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo, pediu dia para julgamento.

Na qualidade de Juiz Relator do processo:

- a) julgue a preliminar suscitada pela defesa do motorista do caminhão;
- b) defina a natureza, a causa, circunstâncias e extensão do evento;
- c) determine o(s) responsável(eis); (não aplicar pena)
- d) entenderia caber a aplicação da LESTA e do RLESTA;
- e) entenderia caber a aplicação da Lei 7.652/88;

Fundamente sua resposta. **(1,5 ponto)**

RESPOSTA:

Embasamento legal: - Art. 10, letra a); f) e l) e Art. 15, letra e) da Lei 2.180/54;

a) **JULGAMENTO DA PRELIMINAR:** Indeferir a preliminar, de vez que o Art. 10, letra l) da Lei 2.180/1954 jurisdiciona o motorista do caminhão ao Tribunal Marítimo;

b) **DEFINIR:**

Quanto à natureza: fato da navegação previsto no Art. 15, letras e) da Lei 2.180/54 – “todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo”, referente à queda na água de veículo de bordo da balsa durante travessia;

Quanto à causa determinante: manobra inadequada realizada pelo caminhão por sobre o convés da balsa que já se encontrava em movimento, com orientação do Mestre e da tripulação que estava no convés exatamente para controlar o embarque e verificar se as normas de segurança para a navegação estavam sem cumpridas corretamente, conforme contido na NORMAM 02/DPC – NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA – expondo a risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo;



Quanto às circunstâncias:

- as previstas na NORMAM 02/DPC – NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA – Normas Gerais – item 1001, letras b); c); e), e, ainda, - Requisitos Gerais - item 1002, letras a) e c);
- condições ambientais normais, não contribuindo para a ocorrência do fato da navegação;
- falta de habilitação formal de tripulante;

Quanto à extensão: perda de duas vidas humanas e, ainda, avarias na rampa da balsa e no veículo que caiu na água do rio.

c) DETERMINAÇÃO DOS RESPONSÁVEIS: Deverá conter o julgamento de cada representado, com fundamentação, tanto pela condenação quanto pela absolvição;

d) APLICAÇÃO DA LESTA E DO RLESTA: Deverá conter, com a devida justificativa, a aplicação ou não:

LESTA: Art. 33 e seu Parágrafo único.

RLESTA:

- Art. 11; - contratar tripulante não habilitado;
- Art. 13 – item III; não dispor a bordo de todos os tripulantes exigidos conforme o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) da embarcação;
- Art. 15, item I; apresentar a embarcação sem a dotação regulamentar;
- Art. 19, item III; certificados exigidos com o prazo de validade vencidos;

e) APLICAÇÃO DA LEI 7.652/88 – LEI DE REGISTRO- CAPÍTULO IV – DO REGISTRO DE ARMADOR:

Deverá conter, com a devida justificativa, a aplicação da Lei 7.652/88 em seus Art. 15 e Art. 16 e seu Parágrafo único, combinado com o Art. 28 e seus parágrafos 1º e 2º, contido no - CAPÍTULO VI – DAS SANÇÕES do mencionado diploma legal.

3) Um tripulante brasileiro, embarcado em embarcação estrangeira, perdeu a vida em razão da colisão do mercante com o cais de um porto estrangeiro. De acordo com a Lei 2.180/54 deve ser aberto inquérito administrativo para apurar o evento. Fundamente a resposta. **(1,5 ponto)**

RESPOSTA: Não deve ser aberto inquérito, apesar de ter um brasileiro perdido a vida no acidente, pois a embarcação estrangeira se encontrava em porto estrangeiro e não em alto-mar conforme determina o Art. 10, letra c) da Lei 2.180/54.

4) Quais os tipos de contratos de uso de uma embarcação mercante utilizado no transporte de mercadorias? Justificar a diferença entre os contratos. **(1,5 ponto)**

RESPOSTA: Os tipos de contrato são: (de acordo com o Dicionário de Comércio Marítimo – Termos e Abreviaturas usados no comércio marítimo internacional – Autores: Marco A. Collyer e Wesley O. Collyer.



- 1) Contrato de afretamento por viagem - Voyage charter party – Afretamento por viagem isolada. Ao afretador compete pagar o frete e taxas sobre a carga transportada. O armador permanece responsável por todas as outras despesas, como combustível, aguada, lubrificantes, rancho, soldadas, sobressalentes, reparos, despesas portuárias etc.
- 2) Contrato de afretamento por tempo determinado, ou período – O afretador dispõe comercialmente do navio durante determinada viagem, ou durante certo tempo. Compete-lhe o pagamento de aluguel (*hire*), geralmente adiantado, combustível, parte da aguada e despesas portuárias. O fretador permanece responsável pelo seguro-casco, soldadas, provisões, reparos e sobressalentes.
- 3) Contrato de afretamento a casco nu - Bare-boat charter – Contrato de afretamento a casco nu, isto é desarmado. É um contrato por tempo determinado em que o afretador administra o navio em sua totalidade, inclusive tripulando-o. Sua utilização é mais comum em novas construções, ou em contratos a prazo muito longo.