

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIDADE DE ENSINO SUPERIOR DOM BOSCO  
CURSO DE DIREITO

**VITÓRIA HELENA MONT'ALVERNE FROTA**

**ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO EM CANAL DE ACESSO: O papel da Autoridade**  
Portuária a luz do estudo de casos

São Luís

2020

**VITÓRIA HELENA MONT'ALVERNE FROTA**

**ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO EM CANAL DE ACESSO: O papel da Autoridade  
Portuária a luz do estudo de casos**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em  
Direito do Centro Universitário Unidade de Ensino  
Superior Dom Bosco como requisito parcial para  
obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientadora: Profa. Ma. Gabriela Heckler.

São Luís

2020

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Centro Universitário - UNDB / Biblioteca

Frota, Vitória Helena Mont'Alverne

Acidentes de navegação em canal de acesso: o papel da autoridade portuária a luz do estudo de casos. / Vitória Helena Mont'Alverne Frota. \_\_ São Luís, 2020.

81 f.

Orientador: Prof<sup>ª</sup>. Me. Gabriela Heckler

Monografia (Graduação em Direito) - Curso de Direito – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2020.

1. Direito portuário. 2. Acidentes de navegação. 3. Papel da autoridade portuária. I. Título.

CDU 347.796

**VITÓRIA HELENA MONT'ALVERNE FROTA**

**ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO EM CANAL DE ACESSO: O papel da Autoridade**

Portuária a luz do estudo de casos

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Direito do Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Aprovada em: 15/12/2020.

BANCA EXAMINADORA

---

**Profa. Ma. Gabriela Heckler** (Orientadora)  
Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco

---

**Prof. Dr. Arnaldo Vieira**  
Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco

---

**Daniel Gaglianone de Moraes**  
Coordenador de Acesso Aquaviário do Porto do Itaqui

À minha avó, pelo incansável esforço  
empregado em minha formação.

## AGRADECIMENTOS

Este trabalho representa o fim de uma etapa extremamente importante na minha construção pessoal, por isso agradeço, em primeiro lugar, aos meus avós, Maria Gerviz e Francisco Marialva, que tornaram possível, não só esse, mas a grande maioria dos meus momentos mais felizes e que sempre deram a mim todo amor do mundo.

Em seguida agradeço a minha mãe, Maria Carolina, por ser meu maior exemplo de coragem e força, e por fazer o possível e o impossível por mim e pelos meus irmãos. Mãe, para ti todo meu coração.

Não poderia deixar de agradecer também as minhas outras mães, Marphisa, Leticia e Ticiania, por todo o carinho e cuidado que tiveram comigo, às vezes puxando a orelha, quase sempre mimando.

Agradeço a todos os meus irmãos, em especial à Astrid por ser A minha pessoa no mundo e com quem divido todas as alegrias e angustias. A ela também agradeço pelo papel de acreditar em mim e me incentivar independentemente do que seja. *I love you, Hanna Banana.*

Agradeço aos meus amigos, tanto aos que vem comigo desde a escola, bem como aos que aos poucos se agregaram e permaneceram, principalmente, por terem sido pacientes e compreendido minha ausência durante os últimos meses.

Agradeço a todos os professores que fizeram parte desta jornada acadêmica, particularmente, à professora Gabriela Heckler, por ter me apresentado e feito me apaixonar pelo universo marítimo-portuário e, também, por ter aceitado dividir esse desafio comigo.

Ademais, agradeço a todos que possam, de alguma forma, ter contribuído para elaboração desta pesquisa.

*“A ship in harbor is safe, but that is not what ships are built for”*

John A. Shedd



## RESUMO

O presente trabalho visa identificar o papel da Autoridade Portuária em se tratando de acidentes ocorridos nos canais de acesso aos portos de sua influência. Durante o desenvolvimento do estudo são trazidas ideias peculiares ao deslinde do problema, estruturadas em forma de capítulos e relacionadas aos objetivos específicos da pesquisa. Dessa forma, inicialmente, é realizado breve panorama histórico da legislação portuária brasileira, seguindo-se para as definições dos conceitos de porto organizado e área do porto organizado, com posterior enquadramento dos canais de acesso como parte integrante da área do porto organizado. Segue-se, então, para caracterização dos incidentes, acidentes e fatos de navegação, dando especial enfoque aos acidentes e suas espécies, atentando-se às circunstâncias fáticas de cada uma. Por fim, são apresentados os acidentes ocorridos em São Luís – MA, envolvendo as embarcações *Vale Indonésia* e *Stellar Banner*, como estudo de casos concretos, que possibilitam o alcance do objetivo almejado, isto é, a identificação do papel da Autoridade Portuária quando da ocorrência dos eventos.

**Palavras-chave:** Direito Portuário. Direito Marítimo. Portos Organizados. Canais de Acesso. Acidentes de Navegação.

## ABSTRACT

The following piece aims to identify the part of the Port Authority regarding accidents occurred in the approach channels of their management. Through the course of this thesis, distinctive ideas are presented to achieve a thorough explanation of the problem, those being presented in chapters that are related to the specific goals of this research. Initially, a brief historical overview of the Brazilian port legislation is described, followed by the definitions of public ports and its related area, alongside a subsequent identification of access channels as a portion of the public ports' area. And so, it is presented the description of incidents at sea, accidents at sea and maritime facts, focusing specifically on the idea of accidents at sea, their following species, as well as their factual circumstances. At last, the accidents that took place in São Luís – MA, involving *Vale Indonésia* and *Stellar Banner* vessels, are presented as case studies that allows the fulfillment of this paper main purpose, which consists in identifying Port Authority's role when the events in question emerge.

**Keywords:** Port Law. Maritime Law. Public Ports. Approach Channels. Accidents at sea.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Imagem 1	Poligonal Porto do Itaqui .....	21
Imagem 2	Canal de Acesso Interno e Externo.....	26
Imagem 3	Comprimento do navio .....	53
Imagem 4	Características do navio .....	53
Imagem 5	Stellar Banner e embarcações de apoio .....	59
Imagem 6	Stellar Banner adernado .....	59
Imagem 7	Complexo Portuário do Itaqui.....	63
Imagem 8	Canal de Acesso Complexo Portuário do Itaqui .....	64

## LISTA DE SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
CCSM	Centro de Comunicação Social da Marinha do Brasil
CPMA	Capitania dos Portos do Maranhão
DHN	Diretoria de Hidrografia e Navegação
DPC	Diretoria de Portos e Costas
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária
ETC	Estação de Transbordo de Cargas
IMO	Organização Marítima Internacional
IP4	Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTur	Instalação Portuária de Turismo
LOTM	Lei Orgânica do Tribunal Marítimo
PAM	Plano de Auxílio Mútuo
PIANC	Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário
RIPEAM	Regulamento para evitar Abalroamento no Mar
RYA	Regras de York e Antuérpia
SEP	Secretaria Especial de Portos
SNPTA	Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviário
	SOLAS Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar
TPB	Toneladas de Peso Bruto
TUP	Terminal De Uso Privado
UKC	Under Keel Clearance
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>2</b>	<b>CANAL DE ACESSO DE PORTO ORGANIZADO</b> .....	15
<b>2.1</b>	<b>Breve histórico da legislação portuária</b> .....	15
<b>2.2</b>	<b>Definição dos conceitos: porto organizado, área do porto organizado e poligonal</b> .....	17
<b>2.3</b>	<b>Caracterização dos canais de acesso aos portos</b> .....	24
2.3.1	Delimitação do canal de acesso .....	28
<b>3</b>	<b>ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO</b> .....	32
<b>3.1</b>	<b>Incidentes, acidentes e fatos de navegação</b> .....	33
3.1.1	Incidentes da navegação no ordenamento jurídico nacional .....	35
<b>3.2</b>	<b>Acidentes de navegação: definição e espécies</b> .....	38
3.2.1	Naufrágio.....	40
3.2.2	Encalhe ou varação.....	40
3.2.3	Colisão ou abalroamento .....	41
3.2.4	Água aberta.....	45
3.2.5	Explosão e incêndio.....	46
3.2.6	Arribada.....	48
3.2.7	Alijamento .....	49
3.2.8	Outras espécies de acidentes .....	50
<b>4</b>	<b>O PAPEL DA AUTORIDADE PORTUÁRIA EM SE TRATANDO DE ACIDENTES NOS CANAIS DE ACESSO AOS PORTOS</b> .....	52
<b>4.1</b>	<b>NM Vale Indonésia</b> .....	52
4.1.1	Da ocorrência do acidente envolvendo o NM Vale Indonésia.....	54
<b>4.2</b>	<b>NM <i>Stellar Banner</i></b> .....	56
4.2.1	Da ocorrência do acidente envolvendo o NM <i>Stellar Banner</i> .....	57
<b>4.3</b>	<b>Análise dos casos e o papel da Autoridade Portuária</b> .....	62
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	72
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	76

## 1 INTRODUÇÃO

O transporte marítimo constitui a base do comércio mundial, uma vez que mais de quatro quintos de mercadorias que circulam ao redor do globo são transportadas por mar, o que corresponde a uma movimentação de cerca de 80% a 90% do comércio mundial (UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD, 2018, p. 4; UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD, 2019, p. 4). Tais indicadores revelam o numeroso volume de carga levado a localidades distintas nos porões das embarcações, bem como a alta eficiência do modal no desempenho dessa atividade.

Ocorre que, apesar de eficiente, o transporte marítimo e as operações a ele relacionadas estão atrelados a diversos riscos inerentes à própria natureza do serviço. As dimensões das embarcações, o número elevado da frota mundial em trânsito e as condições climáticas variáveis são fatores que contribuem para a ocorrência de incidentes.

Por essa razão, as inovações tecnológicas oriundas da quarta revolução industrial, em especial a robótica, a inteligência artificial e a automação de operações, passam a ser utilizadas pela indústria naval, alterando o modo como as embarcações são projetadas, construídas e operadas. Trata-se de uma tentativa de aperfeiçoamento da atividade, por meio de melhorias de eficiência, que possibilitam, dentre outras implicações, a redução do risco de acidentes (UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD, 2018, p. 37-38).

Do mesmo modo, as instalações portuárias sofrem influência desses fatores, logo, se utilizam da digitalização e automação para adaptarem sua infraestrutura e, assim, tornarem-se aptas a receber os mais variados tipos de embarcações e cargas e realizarem as mais modernas operações garantindo, assim, a segurança da navegação e eficiência da cadeia de transporte como um todo (UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD, 2018, p. 46).

Neste cenário se estabelece a problemática do presente trabalho, visto que, a despeito das incansáveis tentativas de garantir a segurança da navegação, os incidentes ainda são muito comuns dentro do setor-marítimo portuário, principalmente nos canais de entrada e áreas de operações dos portos, em razão do intenso tráfego de embarcações e condições naturais limitantes que interferem nos requisitos de segurança. Dessa forma, questiona-se: Qual o papel da Autoridade Portuária frente aos acidentes ocorridos nos canais de acesso aos portos?

Como resposta prévia ao problema em questão, tem-se alguns apontamentos. O principal diz respeito ao capítulo IV da Lei nº 12.815 de 2013, que é referente à administração do porto organizado e estipula quais seriam as atribuições da Administração Portuária em se tratando dos canais de acesso. Levando em consideração que os incidentes de navegação envolvem diversos *players*, a atribuição das responsabilidades gira em torno de uma série de fatores. A localização do incidente e a definição precisa dos canais de acesso são imprescindíveis para o deslinde da questão. Sendo assim, a autoridade portuária responderá, na medida de sua participação, pelas questões referentes à segurança da navegação e das operações que ocorrem em suas imediações.

De forma secundária, entende-se que os canais de acesso podem ser identificados como trecho de via navegável que liga os berços de um porto ao mar aberto. Sendo assim, quando da sua definição, deve-se levar em consideração uma série de fatores como: carga a ser movimentada, tipo de embarcação, questões meteorológicas e geográficas naturais, tipo de operações, escoamento de produção e interesses dos agentes, de modo a se chegar no melhor resultado possível, tendo em mente que o objetivo principal do empreendimento é a segurança da navegação.

Como segunda hipótese secundária temos que, embora exista uma dificuldade quanto à definição de tais terminologias, diante da ausência de documento unificado que se preocupe em fazer tais especificações, a doutrina contemporânea entende como incidente a ocorrência no mar em razão da atividade de navegação, sendo ela gênero, dos quais acidente e fato são espécies. O acidente de navegação resulta em ocorrência de dano ou despesa, enquanto que o fato de navegação implica apenas em consequências à atividade, sem necessariamente ser classificada como dano.

Por fim, como terceira hipótese secundária, de acordo com a análise dos casos concretos em estudo, percebe-se que a responsabilidade da Autoridade Portuária é atribuída na medida de sua participação no dano, quando esta deixa em alguma medida de cumprir com sua obrigação principal de garantir a segurança da navegação na área do porto organizado.

Dessa forma, o trabalho possui como objetivo geral a identificação do papel da Autoridade Portuária em acidentes ocorridos nos canais de acesso aos portos. Ademais, busca, ao longo da discussão, tratar de pontos específicos, tais como: definição dos conceitos de porto organizado, área do porto organizado e canais de acesso; descrição dos incidentes marítimos e suas particularidades, em especial, os acidentes de navegação e suas espécies; e, por fim, a análise casos concretos que possibilitem a definição do papel da Autoridade Portuária nas situações tratadas.

Percebe-se, então, a correlação entre as hipóteses secundárias e os objetivos do trabalho, de modo que a primeira hipótese secundária diz respeito ao primeiro objetivo específico e estes dão origem ao primeiro capítulo do presente estudo; a segunda hipótese, por sua vez, está atrelada ao segundo objetivo específico, dos quais derivam o segundo capítulo e, por fim, a terceira hipótese está interligada ao terceiro objetivo específico, originando o terceiro e último capítulo.

Nessa lógica, o primeiro capítulo trata brevemente do histórico da legislação portuária, seguindo para a caracterização de porto organizado, área do porto organizado e canais de acesso, encarregando-se, por fim, de tratar do processo de definição deste último. O segundo capítulo distingue os conceitos de incidentes, acidentes e fatos de navegação, dando especial atenção aos acidentes, visto que se trata do ponto central do trabalho. O último capítulo se preocupa em descrever as minúcias dos acidentes ocorridos com os navios Vale Indonésia e *Stellar Banner*, para, posteriormente, traçar as obrigações da Autoridade Portuária quando da ocorrência de acidentes nos canais de acesso de sua influência.

A partir dessa ideia, justifica-se a elaboração do estudo. Desse modo, o transporte marítimo vem acompanhado de uma série de riscos inerentes à sua própria natureza. Os incidentes, acidentes e fatos da navegação se fazem sempre presentes nos diálogos relacionados ao setor. Compreender cada um desses institutos, conhecendo suas caracterizações e diferenças, e saber suas implicações para as definições de responsabilidades se mostra proveitoso ao meio acadêmico.

A dinâmica econômica e o avanço tecnológico propiciam grande alteração na logística de transportes como um todo. Em se tratando do setor marítimo-portuário, as embarcações se projetam maiores e mais robustas e a tendência é continuar nessa linha. Da mesma maneira, os complexos portuários precisam se adequar de modo a receber esse tipo de navio, evitando a ocorrência de incidentes. Sendo assim, por se voltar à segurança da navegação e, conseqüentemente, resguardo do meio ambiente e vida humana, resta evidente o valor da pesquisa ao meio social.

Como motivação pessoal, busca-se ampliar a percepção a respeito da maneira como os incidentes são tratados dentro do ordenamento jurídico brasileiro, compreendendo as obrigações e posicionamentos da Autoridade Portuária frente a tais ocorrências, de modo a conhecer a realidade portuária brasileira com maior completude.

A presente pesquisa se encaixa no método de abordagem hipotético-dedutivo, de modo que a pesquisa surge como um problema e, a partir daí, elaboram-se hipóteses a serem

submetidas a testes, discussões e críticas para chegar-se a uma solução final, conforme foi explicitado anteriormente (LAKATOS; MARCONI, 2010).

Quanto aos objetivos, a pesquisa é classificada como de caráter exploratório, uma vez que promove maior aproximação da temática, gerando maior clareza e entendimento sobre o assunto, no caso em questão: os incidentes da navegação e as obrigações da autoridade portuária, uma vez esses se sucedendo nos canais de acesso dos portos. Já em relação aos procedimentos técnicos, o trabalho se classifica como bibliográfico e documental, uma vez baseado, principalmente, em livros, artigos científicos, documentos legais e atos administrativos (GIL, 2010).

Dessa forma, tendo sido apresentado o panorama geral da estrutura do estudo, segue-se para o aprofundamento da temática a ser feita ponto a ponto nos capítulos que o compõem, conforme anteriormente mencionado.

## **2 CANAL DE ACESSO DE PORTO ORGANIZADO**

Neste capítulo, faz-se uma sucinta exposição do histórico da legislação portuária brasileira, dos conceitos de porto organizado e área do porto organizado, seguindo o disposto pela Lei nº 12.815 de 2013, que traz novas definições quanto aos referidos termos, de modo a caracterizar, posteriormente, os canais de acesso como sendo parte integrante da poligonal.

### **2.1 Breve histórico da legislação portuária**

As disputas europeias, em meados de 1800, culminaram com a partida do príncipe D. João, sua família e corte para o Brasil, como forma de proteção da monarquia portuguesa. Com a transferência, surge a necessidade de abastecimento da região para atender às necessidades da nobreza, razão pela qual dom João, por meio da chamada carta régia, declara a abertura dos portos às nações amigas. A partir desse momento a atividade portuária brasileira, antes sujeita ao monopólio do pacto colonial, passa a se desenvolver (CARDOSO, 2007, p. 179-182).

Após a declaração de abertura dos portos, o setor portuário brasileiro foi se reestruturando aos poucos, de modo a lidar com a crescente demanda de transporte de passageiros e cargas. O Decreto nº 1.746 de 1869 autorizou o Governo a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação (BRASIL, 1869).

Com o Decreto nº 9.078 de 1911 fora criada a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, com o fim de desenvolver estudos que viessem a melhorar a estruturação dos portos nacionais (BRASIL, 1911). O Departamento Nacional de Portos e Navegação fora criado por meio do Decreto nº 20.933 de 1932, com escopo de regular o setor portuário (BRASIL, 1932).

A primeira sistematização efetiva da legislação portuária brasileira se deu por meio de 3 (três) decretos: Decreto nº 24.447 de 1934, responsável por definir o conceito de portos organizados, além de estabelecer atribuições a diferentes Ministérios (BRASIL, 1934a); Decreto nº 24.508 de 1934 que “define os serviços prestados pelas administrações dos portos organizados, uniformiza as taxas portuárias, quanto à sua espécie, incidência e denominação, e dá outras providências” (BRASIL, 1934b); e Decreto nº 24.511 de 1934 que “regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências” (BRASIL, 1934c).

Tais direções normativas vieram a ser revogadas pela chamada Lei de Modernização dos Portos – Lei nº 8.630 de 1993, que visava adequar o setor portuário à política

econômica brasileira dos anos 90 (noventa), dessa forma, de acordo com Grotti e Lima (2020, p. 170), os principais objetivos da inovação legislativa eram:

- (i) atrair investimentos privados modernizando as infraestruturas portuárias brasileiras; (ii) estimular a competição entre os terminais portuários, produzindo externalidades positivas para esse setor e buscando atingir a eficiência por meio da concorrência; (iii) angariar recurso para o Poder Público, por meio do arrendamento das instalações portuárias; e (iv) extinguir o monopólio da gestão dos trabalhadores portuários.

Percebe-se, de maneira evidente, a relevância da iniciativa privada para impulsionar o crescimento setorial. Ademais, a referida normativa tratou, de maneira inovadora, sobre importantes aspectos, tais como a possibilidade de exploração de instalação portuária por meio de concessão ou arrendamento, a introdução dos Terminais de Uso Privativo - TUPs, bem como a figura do Órgão Gestor de Mão de Obra para administração dos Trabalhadores Portuários Avulsos (PEREIRA; SHWIND, 2020, p. 32-33).

A Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ, criada pela Lei nº 10.233 de 2001, teve papel relevante na trajetória, sendo seu principal objetivo a regulação da prestação dos serviços de transporte aquaviário, bem como a exploração das infraestruturas portuárias do país, de modo a garantir o equilíbrio e a segurança da navegação. A Secretaria Especial de Portos – SEP, atualmente substituída pela Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviário – SNPTA, também se mostra como importante figura no processo, tendo como atribuição assessorar o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o fomento do setor portuário (GROTTI; LIMA, 2020, p. 170).

Ocorre que havia grande descompasso entre o modal marítimo e os demais (ferroviário e rodoviário) naquele período, razão pela qual aquele não conseguia progredir, em virtude da dificuldade de escoamento de produtos. Sendo assim, o governo federal criou o REPORTO por meio da Lei nº 11.033 de 2004. Trata-se de um regime aduaneiro especial criado para incentivar a modernização e ampliação de portos, voltado principalmente à aquisição de máquinas e equipamentos destinados à utilização em portos na execução de serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias (BRASIL, 2004; GROTTI; LIMA, 2020, p. 170).

A partir de 2008, a realidade legislativa começa a se aproximar da atual, com a publicação do Decreto nº 6.620, criado com base nas Leis nº 8.630 (Lei de Modernização dos Portos) e nº 10.233 (que instituiu a ANTAQ), que dispunha sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento do setor portuário, além de tratar da concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas (BRASIL, 2008).

De acordo com Grotti e Lima (2020), o referido decreto tinha 2 (dois) pontos a serem destacados, quais sejam: a concessão de porto organizado como um todo, bem como a distinção precisa entre terminais públicos e privados. Estes últimos deveriam movimentar carga própria exclusivamente. As cargas de terceiros apenas poderiam ser movimentadas em caráter subsidiário e eventual, em terminal de uso misto, conforme inciso II do art. 35 do referido decreto (BRASIL, 2008).

Os terminais de uso privativo sem carga própria continuaram a operar. O Decreto nº 6.620, portanto, não se mostrou efetivo nesse aspecto, razão pela qual a matéria fora discutida em sede de ADPF (ADPF nº 139) no Supremo Tribunal Federal, vindo, posteriormente, a ser prejudicada por perda de objeto em detrimento da edição da Nova Lei dos Portos (PEREIRA; SHWIND, 2020, p. 33).

Diante desse cenário emerge a Lei nº 12.815 de 2013, fruto da conversão da Medida Provisória nº 595 de 2012, estabelecendo um novo marco regulatório do ramo portuário, responsável por grande transformação a nível nacional. O diploma normativo dispõe sobre a exploração de portos e instalações portuárias e sobre atividades desempenhadas pelos operadores portuários, bem como altera e revoga algumas outras normas atinentes ao setor (BRASIL, 2013).

Um importante ponto ressaltado por Rosilho e Sundfeld (2020, p. 311) é que a Nova Lei dos Portos não descartou as disposições trazidas pela Lei nº 8.630, mas buscou incorporar sua experiência de maneira inovadora, adequando os conceitos e procedimentos pretéritos a uma roupagem mais moderna e compatível com a realidade do mercado contemporâneo.

O breve panorama histórico apresentado nos permite acompanhar as etapas de desenvolvimento do setor e, assim, compreender de maneira inteligível sua sistemática. Cada uma das normativas mencionadas traz consigo alguma novidade que, pouco a pouco, contribuem para o aperfeiçoamento da esfera portuária nacional.

Nesta seara se insere o próximo tópico tratado no trabalho, voltado à análise dos conceitos de porto organizado e área do porto organizado e a transformação dessas definições quando da transição da Lei nº 8.630 de 1993 para a Lei nº 12.815, conforme demonstrado em sequência.

## **2.2 Definição dos conceitos: porto organizado, área do porto organizado e poligonal**

Conforme anteriormente mencionado, a Nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815 de 2013) vem à tona como novo marco regulatório do setor portuário. A normativa lança novas

bases ao ramo, incorporando conceitos e ideias inéditas, de modo a transformar, de maneira significativa, a sistemática antes existente, definida pela antiga Lei de Modernização dos Portos, a Lei nº 8.630 de 1993. Vale ressaltar que, apesar das várias novidades, em razão dos objetivos do presente estudo, iremos nos ater àquelas atinentes às definições de porto organizado e área do porto organizado.

Importante, mais uma vez, ressaltar que, embora se fale em expressiva transformação, a Lei nº 12.815 de 2013 o faz de maneira engenhosa, valendo-se do conteúdo da norma pretérita e adequando-o ao momento presente, segundo as necessidades atuais. Percebe-se, de maneira clara, a veracidade de tal informação por meio da comparação de definições de porto organizado e área do porto organizado feita pelos dois dispositivos, conforme exposto a seguir:

Art. 1º §1º Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei (BRASIL, 1993).

Em se tratando do conceito de porto organizado em si, a Lei de Modernização dos Portos não fez modificações expressivas à definição já conhecida, proveniente das legislações anteriores, em especial o Decreto nº 24.447 de 1934, anteriormente mencionado. Importante frisar, todavia, que o artigo acrescenta a movimentação de pessoas ao rol de atividades portuárias, até então voltado apenas à movimentação e guarda de mercadorias, bem como determina que o porto será concedido ou explorado pela União, atribuindo, ainda, às competências da autoridade portuária as operações portuárias (FERREIRA E SANTOS, 2013, p. 461-463).

O ponto chave é, na verdade, a definição inédita de área do porto organizado, que, de acordo com a disposição da lei, pode ser caracterizada como a área compreendida pelas instalações portuárias que devem ser mantidas pela Administração do Porto (BRASIL, 1993). Dessa forma, a instalação portuária passa a ser referência para determinar a extensão espacial das competências da Autoridade Portuária (FERREIRA e SANTOS, 2013, p. 461-463).

A partir dessa ideia, fica estabelecido um critério meramente territorial para estabelecer a área de jurisdição da Autoridade Portuária. Ou seja, a área de domínio da

Autoridade seria toda aquela ocupada pelas instalações portuárias, sem prévia definição. Quanto mais instalações portuárias, por conseguinte, maior seria a área sob influência da Autoridade Portuária.

Seguindo adiante, a exploração das referidas instalações portuárias por particulares, dentro da área do porto organizado, deveria ser realizada mediante contrato de arrendamento, precedido de processo licitatório. Quando o particular tinha interesse em explorar a atividade fora da área do porto organizado, por sua vez, a outorga seria realizada por meio de autorização, conforme as disposições dos incisos I e II do art. 4º da Lei nº 8.630 (BRASIL, 1993).

Ocorre que também era prevista a possibilidade de autorização dentro da área do porto organizado, desde que fosse demonstrado que o particular possuía o domínio útil da área, igualmente na ótica do inciso II do referido artigo (BRASIL, 1993; FERREIRA; SANTOS, 2013, p. 461-463).

As definições de porto organizado e área do porto organizado, nessa perspectiva, eram atreladas à noção de jurisdição territorial e área de influência da Autoridade Portuária, e não exatamente à definição dos regimes jurídicos a serem utilizados nas diferentes hipóteses de exploração da atividade portuária (FERREIRA; SANTOS, 2013, p. 463). Dessa forma, os conceitos e institutos jurídicos acabaram sendo inconsistentes, acarretando instabilidade ao setor.

A situação se transforma quando da edição da Lei nº 12.815 de 2013, veja:

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário (BRASIL, 2013).

Com a simples leitura dos dispositivos é possível perceber maior clareza terminológica, de modo que as definições se tornam mais objetivas. Conforme apontado anteriormente, os conceitos novos são elaborados em cima daquilo que já era estabelecido na legislação anterior, conservando sua essência, como se observa na descrição de porto organizado como aquele aparelhado para atender às necessidades de navegação e movimentação de passageiros e/ou carga sob jurisdição da Autoridade Portuária.

Uma particularidade a ser ressaltada diz respeito à caracterização de porto organizado enquanto bem público, o que não ocorria na legislação anterior de maneira expressa, embora fosse possível tal dedução em razão da interpretação sistemática dos demais artigos da norma. Sendo assim, qualquer dúvida que houvesse nesse sentido fora sanada pela legislação ora vigente (FERREIRA; SANTOS, 2013, p. 463).

Ao falar da área do porto organizado, a lei deixa de defini-la exclusivamente como aquela compreendida pelas instalações portuárias, ainda que faça menção a elas no dispositivo, e passa a considerar como aquela definida por ato do Poder Executivo. A partir deste momento, a área de influência da Autoridade Portuária passa a ter caracterização mais concreta, deixando de estar ligada, exclusivamente, ao critério espacial, tornando-se, dessa maneira, mais precisa e tangível.

As instalações portuárias agora ganham definição própria, sendo compreendidas como instalações que podem ser localizadas tanto dentro quanto fora da área do porto organizado na movimentação de passageiros e carga.

Neste ponto, deve-se pôr em evidência que o termo poligonal é amplamente utilizado no setor portuário e está intrinsecamente relacionado aos demais conceitos mencionados. A norma, por sua vez, não o definiu, razão pela qual a Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP, responsável pela administração do Porto Público do Itaqui, consultou a ANTAQ acerca da diferenciação conceitual dos termos “poligonal” e “porto organizado” (ANTAQ, 2019).

A empresa reguladora, por meio do documento de SEI nº 0879093, conceituou a poligonal como sendo “desenho geométrico, feito em planta, carta ou mapa, que indica quais são os limites geográficos da área do porto organizado”, enquanto que porto organizado seriam os “espaços terrestres e aquáticos que compreendem as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto” (ANTAQ, 2019).

Ademais, a ANTAQ (2019) aduz que tais conceitos não são equiparáveis, mas complementares, visto que a poligonal enquanto desenho geométrico busca exatamente a delimitação do porto organizado.

As definições mencionadas até o presente momento podem ser melhor compreendidas por meio da imagem a seguir:

Imagem 1 – Poligonal Porto do Itaqui



Fonte: EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – EMAP (2018)

A área do porto organizado é aquela identificada como tal por determinação de ato do Executivo. Dela fazem parte as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto. A poligonal vem a ser a identificação dos limites geográficos (na imagem destacado em amarelo) dessa referida área. O porto organizado, por sua vez, corresponde a todo espaço terrestre e aquático compreendido dentro dessa delimitação.

Outro ponto relevante, que vale a pena ser enfatizado no que diz respeito à caracterização de porto organizado, é a mudança de critério de definição dos conceitos em se tratando da Lei nº 12.815 de 2013, que acabou por dividir a atividade portuária em dois grandes grupos: empreendimentos portuários estatais e empreendimentos portuários não estatais (ROSILHO; SUNDFELD, 2020, p. 311).

Isso ocorre uma vez que o porto organizado passa a ser definido pela lei como bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação e movimentação de carga e/ou passageiros e cujas instalações estejam sob jurisdição de autoridade portuária (BRASIL, 2013). Dessa forma, de acordo com Rosilho e Sundfeld (2020, p. 312), trata-se de “empreendimento instituído por iniciativa e decisão de ente estatal e se destinam essencialmente à implementação de projeto portuário estatal”.

De acordo com as disposições da Lei nº 12.815 de 2013, os empreendimentos portuários estatais somente podem existir dentro da poligonal do porto, isto é, dentro daquele limite geográfico determinado como porto organizado.

Os empreendimentos portuários não estatais, por sua vez, são aqueles instituídos pela iniciativa privada e desenvolvidos e administrados por ela. De acordo com art. 2º, incisos IV a VII da Lei nº 12.815 de 2013, são eles: Terminal De Uso Privado – TUP; Estação de Transbordo de Cargas – ETC; Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte – IP4 e Instalação Portuária de Turismo – IPTur (BRASIL, 2013).

Ainda que sejam empreendimentos não estatais, eles estão vinculados à União, uma vez que, para que venham a ser instituídos precisam necessariamente ser autorizados, por força do art. 21, inciso XII, alínea “f” da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), bem como, em razão do art. 1º, §2º e art. 8º, *caput* da Lei 12.815 de 2013 (BRASIL, 2013).

Por se tratar de exploração de atividade de interesse público, ficam sujeitos ao regime jurídico de direito público, bem como sofrem influências do sistema regulatório (ROSILHO; SUNDFELD, 2020, p. 313). Segundo as próprias disposições que os definem, isto é, segundo as diretivas da Lei nº 12.815 de 2013, tais instalações portuárias devem ser localizadas fora da área do porto organizado e explorados mediante autorização.

A coexistência desses 2 (dois) tipos de instalações portuárias gera maior concorrência, contribuindo para o desenvolvimento e especialidade da atividade portuária e contribuindo de maneira geral para o desenvolvimento econômico nacional. Percebe-se, então, que os empreendimentos estatais e os não estatais são igualmente legítimos e relevantes, conforme dispõe o ordenamento jurídico brasileiro, e desempenham papéis similares. A diferença principal é, em síntese, o regime jurídico a ser seguido e isso é definido em função da localização da instalação portuária. Nesse sentido:

O elemento diferenciador entre as instalações portuárias de uso público e terminais de uso privado deixa de estar centrado na essência da atividade desenvolvida, para se voltar somente à localização geográfica de cada qual – dentro (instalação portuária de uso público) ou fora do porto organizado (terminal de uso privado). O regime jurídico estará atrelado, portanto, ao mero posicionamento do terminal no espaço, sendo crucial a determinação da poligonal da área do porto organizado para determinação do regime que disciplinará a atividade do terminal (GROTTI; LIMA, 2020, p. 170).

Destarte, resta claro que a exploração pela iniciativa privada de instalação portuária localizada dentro da poligonal do porto organizado deve ser feita mediante contrato de arrendamento, com prévia licitação, conforme art. 5º-B da Lei nº 12.815 de 2013, seguindo as formalidades apresentadas ao longo deste dispositivo. Já quando a exploração diz respeito a

bem localizado fora da área do porto organizado, a outorga é realizada mediante autorização e formalizada por contrato de adesão, mediante prévia chamada ou anúncio público, de acordo com as diretrizes do art. 8º da mesma lei (BRASIL, 2013).

A respeito dessa temática deve-se mencionar ainda o Decreto nº 8.033 de 2013, que regulamenta o disposto pela Nova Lei dos Portos, tratando de maneira pormenorizada a respeito das disposições que regulam a exploração dos portos e de instalações portuárias localizadas dentro e fora da área do porto organizado, dando especial atenção aos contratos de concessão e arrendamento e ao procedimento de autorização, firmado através de contrato de adesão, como mencionado acima (BRASIL, 2013).

Com o novo marco legal há impossibilidade de outorga por autorização de bem localizado dentro da área do porto organizado. Ocorre que, anteriormente, na vigência da Lei nº 8.630 de 1993, tal situação era plenamente possível. Por essa razão, o art. 59 da Lei nº 12.815 de 2013 se preocupa em informar que as instalações portuárias previstas no art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, poderão continuar em atividade, desde que seja realizada a adaptação dos respectivos contratos de adesão, conforme dispõe o art. 58 da mesma lei (BRASIL, 2013).

Além disso, o parágrafo único do artigo supramencionado ainda determina que os pedidos para exploração desses empreendimentos particulares, localizados dentro da poligonal, protocolados até dezembro de 2012, poderiam ser concedidos, desde que tivesse sido comprovado o domínio útil da área. Portanto, atualmente, essas são as únicas possibilidades de outorga por autorização dentro da poligonal (BRASIL, 2013).

A definição categórica do conceito de porto organizado, bem como a caracterização precisa da área do porto organizado e da poligonal, são de suma importância em se tratando da ocorrência de acidentes, uma vez que a localização do acontecimento do fato é fator determinante na atribuição de responsabilidades, sendo indispensável ao raciocínio sistemático do presente estudo.

Ademais, as descrições e delimitações objetivas acima referidas permitem identificar com maior clareza as instalações portuárias e infraestruturas que vêm a compor a área do porto organizado, tal como o canal de acesso, logo, estando sob responsabilidade da Autoridade Portuária, dentro dos limites especificados na poligonal, conforme será tratado na seguinte seção do trabalho.

### 2.3 Caracterização dos canais de acesso aos portos

A área do porto organizado, conforme dispõe art. 15 da Lei nº 12.815 de 2013, é definida por ato de Presidente da República, mediante requisição da Secretaria de Portos da Presidência da República. Por essa razão, as poligonais dos portos são definidas, em sua maioria, por meio de decretos, que apresentam as instalações e infraestruturas que fazem parte da área do porto organizado, bem como as coordenadas geográficas precisas da poligonal.

Cabe registrar que, atualmente, por força do art. 1º e art. 2º do Decreto nº 9.827 de 2019, a competência de definição de área dos portos organizados foi delegada ao Ministro da Infraestrutura, criando a possibilidade de redefinição das áreas de portos organizados. A partir dessa disposição, as áreas dos portos organizados, estabelecidas anteriormente a edição do decreto em questão, podem ser alteradas através de portarias editadas pelo Ministro da Infraestrutura. A temática da revisão das poligonais, embora muito em voga no cenário atual, não será esmiuçada no presente estudo, uma vez que não é condizente com os objetivos pretendidos.

Dessa forma, a espécie normativa que vier a definir a área do porto organizado, seja ela decreto do Presidente da República ou portaria do Ministro de Estado, se encarrega de determinar, de forma explícita e precisa, a área do porto organizado e as estruturas e instalações que a compõem.

Diante da relação com o exposto no item 4 deste trabalho, entende-se pertinente fazer, neste momento, breve elucidação da perspectiva dos terminais autorizados, em especial, Terminais de Uso Privado – TUPs, em se tratando da temática ora abordada. Do mesmo modo que os decretos/portarias identificam as estruturas que compõem a área do porto organizado e as coordenadas geográficas da poligonal, em se tratando dos terminais autorizados, tais formalidades também precisam ser cumpridas.

A Portaria nº 1.604 de 2020 diz respeito ao “procedimento para outorga de autorização de instalações portuárias e gestão de contratos de adesão” (BRASIL, 2020). O processo se inicia com o pedido à Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviário – SNPTA de declaração de adequação do empreendimento às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário. Uma vez concluída essa etapa passa-se a requisição da autorização à ANTAQ (BRASIL, 2020).

O pedido de requisição deve ser acompanhado de diversas informações e documentos, dentre os quais, o memorial descritivo. Trata-se de documento que contém a exposição minuciosa do empreendimento, com identificação, dentre outros elementos, da área

da instalação; dos espaços pretendidos em terra e em água; das áreas pretendidas para berços, bacias de evolução e canal de acesso; descrição de todos os acessos ao terminal, dentre eles, o aquaviário, além de várias outras informações (ANTAQ, 2014).

Sendo assim, uma vez verificada a requisição e as documentações, caso a ANTAQ emita relatório favorável, o processo é encaminhado ao Ministério de Infraestrutura para celebração do contrato de adesão. Logo, é perceptível que as estruturas que vem a compor as instalações autorizadas, tais como os canais de acesso, também precisam ser precisamente identificadas. Ademais resta demonstrado que, apesar de se tratar de empreendimento privado, a anuência do Poder Público em se tratando da instalação do terminal e de suas características é indispensável (ANTAQ, 2014).

Retomando o prisma principal do trabalho, pode-se dizer que infraestrutura de proteção de acessos aquaviários, que compreende o canal de acesso, as bacias de evolução e as áreas de fundeio, é considerada parte constituinte da área dos portos organizados, conforme se percebe nos decretos que dispõem sobre definição de área dos portos de Itaguaí, Itaqui e Suape, respectivamente elencados como forma de demonstração:

Art. 1º **A área do Porto Organizado** de Itaguaí, no Estado do Rio de Janeiro, é constituída: [...] II - pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, nela compreendida o **canal de acesso**, as bacias de evolução e as áreas de fundeio (BRASIL, 2007, grifo nosso).

Art. 1º **A área do Porto Organizado** do Itaqui, no Estado do Maranhão, é constituída: [...] II - pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, **canal de acesso** e áreas adjacentes a estes [...] (BRASIL, 2005, grifo nosso).

Art. 1º **A Área do Porto Organizado** de Suape - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, no Estado de Pernambuco, é constituída: [...] II - pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, nela compreendida o **canal de acesso**, as bacias de evolução e as áreas de fundeio (BRASIL, 2011, grifo nosso).

Nessa perspectiva, a Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário – PIANC determina que a configuração do porto inclui, para além da demarcação terrestre, as áreas marítimas correspondentes aos canais e áreas de navegação. Ademais, para se chegar a uma estrutura portuária harmônica, todos os elementos devem ser levados em consideração (PIANC, 2014, p. 4).

Entende-se adequado mencionar que a PIANC é uma organização global que fornece orientação e consultoria técnica para infraestrutura de transporte aquaviário sustentável para portos, marinas e hidrovias. Através do trabalho de comissões técnicas, a associação internacional emite relatórios fornecendo diretrizes e recomendações para melhorar a infraestrutura dos portos ao redor do mundo (PIANC, 2020).

Resgatando a ideia anterior, a porção marítima do complexo portuário pode ser dividida em 2 (dois) grupos principais, quais sejam: áreas que recebem navios em movimento, dentre elas os canais de acesso, áreas de manobras e bacias de evolução; e áreas voltadas a navios que não estão em movimentação como, por exemplo, as áreas de fundeio, berços e cais de atracação (PIANC, 2014, p. 3).

Em razão dos objetivos do presente trabalho, o enfoque será em torno do conceito de canal de acesso e aquilo que deve ser levado em consideração quando do momento de sua definição, de modo a garantir a segurança da navegação e evitar a ocorrência de eventuais acidentes.

Assim sendo, o canal de acesso pode ser caracterizado como qualquer trecho de via navegável que liga os berços de um porto ao mar aberto. O canal normalmente termina em sua extremidade interna, localizada em área destinada a possibilitar que o navio realize as manobras de parada, giro e atracação (PIANC, 2014, p. 5).

De acordo com as definições da PIANC (2014, p. 5) existem 2 (dois) tipos principais de canais de acesso: canal de acesso externo e canal de acesso interno, conforme demonstra imagem a seguir:

Imagem 2 – Canal de Acesso Interno e Externo



Fonte: EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – EMAP (2020). Adaptado pelo autor.

O primeiro é situado em mar aberto, normalmente mais afastado das instalações portuárias e exposto a ondas de maior impacto. O segundo, por sua vez, é localizado em águas

relativamente protegidas e não está sujeito à ação de ondas de impacto significativo, conforme se percebe na ilustração do Canal de Acesso do Complexo Portuário do Itaqui, localizado em São Luís do Maranhão, localização do caso concreto a ser analisado posteriormente no estudo (PIANC, 2014, p. 5).

Retomando as diretivas do ordenamento jurídico nacional, a Lei nº 12.815 de 2013 determina que:

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto: I - sob coordenação da autoridade marítima: **a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;** b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima; c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivos; d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto (BRASIL, 1993, grifo nosso).

Portanto, a Autoridade Portuária, dentre outras atribuições, é encarregada de realizar o balizamento dos canais de acesso nos limites da poligonal, sob coordenação da autoridade marítima. O balizamento, de acordo com a NORMAM-17/DHN (DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO – DHN, 2017), é o sistema de sinalização náutica utilizado para demarcação de uma área precisamente definida. Essa sinalização pode ser realizada por meio de balizas, boias, faróis, faroletes, dentre outros, de modo a garantir a segurança da navegação.

É perceptível que, não só o balizamento, mas todos os encargos atribuídos à administração portuária, sob coordenação da autoridade marítima, estão atrelados à segurança da navegação. Tal fato decorre da responsabilidade desta última de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, conforme dispõe o art. 3º da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – Lei nº 9.537 de 1997, determinação também prevista no art. 17, §4º da Lei nº 12.815 de 2013.

Sendo assim, de acordo com HECKLER (2020, p. 24), o referido art. 18 deve ser interpretado de modo a compreender-se que a autoridade portuária não possui liberdade ilimitada quando da realização das atividades a ela atribuídas, uma vez que está subordinada à coordenação da autoridade marítima, que pode intervir nos processos com intuito de garantir a segurança da navegação quando achar necessário.

Tendo em vista as disposições mencionadas, é evidente que os canais de acesso devem ter dimensões apropriadas para que as embarcações trafeguem com segurança, evitando

a ocorrência de acidentes. No cenário contemporâneo, é uma tarefa árdua e que exige grande responsabilidade da autoridade portuária.

O transporte marítimo está interligado, seja de maneira direta ou indireta, a diversos setores da economia, formando uma rede complexa de relações. Para atender tal demanda, o setor se desenvolve quase que na mesma escala do comércio de mercadorias internacional. Esse fato implica em numerosa frota mundial, da qual fazem parte embarcações com Toneladas de Peso Bruto –TPB e arqueação surpreendentes. Soma-se a isso a exigência do mercado de redução do tempo do navio em porto, com a intenção de reduzir o valor do frete nas operações de importação e exportação (OLIVEIRA, 2020, p. 101-109).

De maneira reflexa, surge a necessidade de adequação da infraestrutura e superestrutura portuária a essa realidade. Canais de acesso com capacidade para receber navios maiores, instalações portuárias com aparelhamento moderno e equipe de funcionários treinados e especializados para realizar operações complexas e logística de modais integrados que possibilitem fluxo contínuo de carga. A autoridade portuária acaba por sofrer grande pressão para adequar as instalações do porto às necessidades contemporâneas.

O planejamento e elaboração de projeto de canal de acesso é um procedimento complexo e envolve uma série de fatores relevantes que podem vir a influenciar no *design* e dimensões adotadas, conforme exposto mais adiante. Esse processo de definição pode ser realizado tanto em um momento inicial de abertura do complexo portuário como fruto de projeto base, ou ainda, em um segundo momento, como projeto de redimensionamento, com vistas a atender às exigências do mercado.

O tópico a seguir visa tratar de maneira mais detalhada do procedimento de definição dos canais de acesso, nos moldes das disposições da Associação Mundial para a Infraestrutura de Transportes Aquaviários – PIANC.

### 2.3.1 Delimitação do canal de acesso

A PIANC (2014, p. 5-10) elenca cinco tópicos como aspectos gerais que devem ser levados em consideração para a elaboração de projeto de canal de acesso, são eles: critérios básicos; elementos que definem um canal; tipos de navios e suas características; condições limitantes de operação; e, por fim, erro humano e incertezas da operação.

A segurança de manobras e operações a serem realizadas pelas embarcações é considerada como critério básico principal para a definição de um canal de acesso. Independentemente das operações/manobras que ocorrem nas áreas destinadas a navios em

movimentação ou nas áreas destinadas a navios estacionários, o resguardo do navio, da carga, das vidas a bordo ou em terra e do meio ambiente são indispensáveis.

Para se chegar ao critério básico principal é necessário, logo de início, definir o volume e o tipo de carga a ser manejada, visto que esses dados possibilitam a identificação das categorias e tamanhos de navios a serem utilizados para seu transporte, além de outras condições. A partir daí, levando em conta tais elementos, o canal deve ser definido de modo a garantir a segurança de passagem e manobra das embarcações, levando em consideração as particularidades locais, bem como o interesse dos agentes envolvidos, para chegar ao melhor resultado possível (PIANC, 2014, p. 4).

No momento da definição das dimensões e modelo do canal, deve-se ter em mente a possibilidade de mudança de carga trabalhada. Pode ser que uma carga que não era movimentada no momento da elaboração do plano de estabelecimento do canal passe a ser movimentada em um momento futuro. Isso implica em novo modelo e tamanho de embarcação e novo tipo de operação que o porto deve estar apto a receber e realizar (PIANC, 2014, p. 5).

O segundo tópico previsto como aspecto geral para elaboração de projeto de canal de acesso é a identificação dos elementos que definem esse canal e, de acordo com a PIANC, são eles: “configuração geométrica da água”, isto é, a definição precisa dos espaços de água, tanto da porção submersa quanto nos espaços acima da linha do mar, de modo que as dimensões incluam todas as variáveis possíveis capazes de interferir na segurança da navegação; “o sistema de sinalização náutica” utilizado para demarcar tais espaços; “as condições limitantes marítimas e atmosféricas” que permitirão que o canal seja utilizado em condições normais e apropriadas para operação, levando em consideração que essas condições mudam a depender do tipo de embarcação; e, por fim, “serviço de praticagem e reboque” para garantir a segurança de embarcações (PIANC, 2014, p. 6).

Os tipos de navios e suas características correspondem ao terceiro tópico elencado como aspecto geral para elaboração do projeto de canal de acesso. Embora a PIANC faça um detalhamento minucioso dos tipos de embarcação e suas características, iremos nos ater às linhas gerais e suas implicações para o transporte marítimo.

Sendo assim, os navios podem ser classificados, em razão de sua carga, como de alta densidade, isto é, carregadores de peso, e de baixa densidade, ou seja, carregadores de volume. Os parâmetros mais utilizados para identificar se um navio faz parte de um grupo ou de outro são: *Deadweight Tonnage* (DWT) e *Gross Tonnage* (GT), segundo as disposições da PIANC (2014, p. 7).

O primeiro parâmetro, no Brasil, equivale à tonelagem do navio, que corresponde ao somatório de combustível, óleo, água, mantimentos, equipamentos, tripulação e carga máxima embarcada. O segundo, por sua vez, diz respeito à arqueação e corresponde ao volume de todos os espaços interiores de um navio (SARDINHA, 2013).

Seguindo a lógica da indústria naval, a tendência é que as embarcações continuem a aumentar em todas as dimensões, principalmente comprimento e largura. O aumento do calado, no entanto, pode ser visto como um empecilho para a entrada dos navios em canais e portos mais rasos. Sendo assim, o projeto de canais de acesso e áreas navegáveis deve estabelecer um equilíbrio entre as tendências de mercado e as limitações marítimas e operacionais, de modo a oferecer como resultado um *design* capaz de manter as instalações portuárias em posição de competitividade com as demais, assim como garantir a segurança das operações e manobras (PIANC, 2014, p. 6-9).

Conhecer as condições limitantes de operação é um ponto importante em se tratando das definições de canais de acesso, isso porque existem certas circunstâncias que podem vir a tornar a operação perigosa, razão pela qual este ponto é elencado pela PIANC como quarto aspecto geral para elaboração do projeto.

Trata-se dos casos, por exemplo, em que as condições climáticas ou geográficas não estão dentro dos padrões considerados adequados à navegação, como, por exemplo: assoreamento de canais, ventos de alta frequência, alto índice de pluviosidade ou nebulosidade, dentre outros. Deve-se ter em mente que essas variantes geram impactos de maior ou menor escala a depender do tipo de embarcação em operação, da velocidade por ela empregada, bem como o tipo e a quantidade de carga sendo transportada (PIANC, 2014, p. 9; 79-81).

Sendo assim, no momento de elaboração do projeto, é indispensável que tais condições sejam identificadas e quantificadas, uma vez que, sendo constatado que esses limites são excessivamente restritivos, torna-se interessante averiguar a possibilidade de alteração do projeto modelo para garantir que as operações portuárias não sofram impactos comerciais negativos (PIANC, 2014, p. 9; 79-81).

O último tópico apontado como aspecto geral diz respeito ao erro humano e incertezas na operação. Segundo a PIANC (2014, p. 10), os incidentes de navegação são em sua maioria causados por erro humano, em seguida, por falhas mecânicas do navio ou de seu rebocador e, por fim, com uma pequena porcentagem, por problemas no canal propriamente dito. Sendo assim, o fator humano tem relevante espaço na elaboração do projeto de definição do canal de acesso, visto que toda manobra é pensada pelo capitão do navio e executada pela tripulação.

As incertezas na operação podem ser classificadas conforme as disposições da PIANC (2014, p. 10) em: incertezas do evento de risco, incerteza dos dados disponíveis, incerteza estatística e incerteza em modelo operacional utilizado.

Por essa razão, quando da definição do canal, torna-se necessário o emprego de conhecimento específico de diversas áreas, bem como de aparelhos sofisticados que possam fazer uma análise de risco capaz de reduzir tais incertezas ao percentual mínimo, levando em consideração, também, o fator humano predominante.

Vale ressaltar que uma vez que os aspectos gerais são identificados e um projeto inicial é elaborado, é possível sua remodelagem para adequação aos interesses dos entes envolvidos no procedimento, tendo em mente, no entanto, que qualquer alteração deve respeitar aquilo que já foi previamente identificado como fator de risco.

Ante o exposto, têm-se que os canais de acesso são trechos de água que ligam o mar aberto aos berços de um determinado porto. A identificação de referido trecho por meio de sinalização náutica (balizamento) funciona como um guia de percurso seguro a ser seguido pelo navio.

Para que o canal de fato garanta a segurança da navegação é necessário que, quando da sua definição, todas as variáveis que possam vir a implicar riscos sejam levadas em consideração. O modelo optado deve congrega tais elementos aos interesses dos agentes do setor marítimo-portuário, de modo a se obter o *design* mais adequado às particularidades daquela localidade.

A definição precisa dos canais de acesso, parte integrante da área do porto organizado, é um ponto importante no procedimento de avaliação de acidentes. A manutenção e balizamento do trecho de água pela Autoridade Portuária são imprescindíveis para que a embarcação trafegue com segurança. As inobservâncias desses pontos podem vir a comprometer a atividade de navegação, possibilitando a ocorrência de acidentes, razão pela qual o tópico trabalhado se mostra pertinente ao desenvolvimento do estudo em questão.

### 3 ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO

O presente capítulo é voltado a fazer uma abordagem geral a respeito dos incidentes, acidentes e fatos de navegação, com identificação de suas particularidades e respectivas espécies. À temática dos acidentes é dada especial atenção, uma vez que estes compõem o objeto central do trabalho em questão.

Um fluxo contínuo de avanços tecnológicos afeta, diariamente, a economia mundial e as estruturas organizacionais e sociais existentes. A progressiva divisão de um trabalho leva a um número crescente de atividades econômicas separadas para produzir um certo produto final (UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD, 2018, p. 7-8). Isso quer dizer que os elementos que compõem um determinado produto são produzidos de maneira independente, correspondendo a atividades autônomas distintas, que podem vir a ser elaboradas em diversas localidades do globo.

Desse modo, muitos mercados têm se tornado cada vez mais internacionais e interdependentes. O comércio marítimo se enquadra, nessa perspectiva, como um fator de notável relevância. De acordo com a UNCTAD – Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (2018, p. 4), 80% a 90% das trocas comerciais internacionais são realizadas por meio do transporte marítimo.

Conforme dito, o transporte marítimo e o comércio internacional estão intrinsecamente interligados, uma vez que são interdependentes. Dessa forma, o crescimento ou declínio desse implica, conseqüentemente, no crescimento ou declínio daquele. Em 2018, o crescimento marítimo teve uma ligeira queda. Tal fato pode ser atribuído ao declínio da economia mundial e do comércio internacional nesse período. A baixa se manteve em 2019, acrescida ainda dos efeitos da pandemia do Covid-19 em 2020 (INTERNATIONAL MONETARY FUND - IMF, 2019; UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD, 2019, p. 3-4).

Adentrar esse ponto não condiz com os objetivos do presente trabalho, mas entende-se necessário elucidar que, segundo matéria divulgada no IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (LEVY, 2020), as quedas significativas atreladas ao fator coronavírus refletem a fase de impacto da pandemia, em que o contágio e as medidas de isolamento estavam no ápice. Observa-se, no presente momento, uma forte recuperação dos indicadores de atividade econômico, inclusive superando os níveis anteriores à epidemia.

Independentemente deste cenário, o transporte marítimo continua sendo o esqueleto do comércio mundial e o volume de mercadorias transportadas é alto. Os dados mais recentes

disponibilizados pela UNCTAD são do ano de 2019 e revelam que em 2018 fora atingida a maior alta em volume total de mercadoria transportada, chegando ao marco de 11 (onze) bilhões de toneladas (UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD, 2019, p. 4)

A magnitude do modal marítimo, no entanto, vem acompanhada de uma gama de riscos inerentes à própria natureza da atividade, que podem vir a gerar danos à integridade da embarcação em si, à carga a ser transportada, ao meio ambiente e à vida humana, de forma direta ou indireta.

A Organização Marítima Internacional – IMO disponibiliza em seu *website* um relatório elaborado pela Allianz, seguradora de renome no mercado internacional, relativo a segurança e *shipping*. Segundo tal relatório (ALLIANZ, 2020, p. 4, p. 10), o volume de carga carregada torna a segurança dos navios crítica. Sendo assim, ainda que os números de perda tenham diminuído significativamente em razão de melhoria no projeto e na tecnologia de navios, bem como regulamentação intensificada e avanços no gerenciamento de riscos, os acidentes de navegação ainda compõem um ponto central do setor, razão pela qual a temática dos incidentes, acidentes e fatos de navegação é pormenorizada nos tópicos a diante.

### **3.1 Incidentes, acidentes e fatos de navegação**

Incidentes, acidentes e fatos de navegação são termos usuais dentro do campo marítimo-portuário, suas definições, no entanto, não são claramente estabelecidas. Em âmbito internacional, não existe uma codificação específica, universalmente aceita, que se encarregue de fazer a distinção de tais terminologias. Além disso, em se tratando de ordenamentos jurídicos internos, as conceituações apresentadas são inconsistentes, voltando-se mais às circunstâncias fáticas do evento do que a real definição (MARTINS, 2015, p. 735).

A corrente tradicionalista do direito se utiliza da concepção de avaria para determinar aquilo intitulado como acidente de navegação. Nessa ótica, caso o evento envolva ato intencional realizado para garantir a segurança da navegação, este será enquadrado como avaria grossa. O acidente propriamente dito está relacionado à ocorrência de evento determinado por causas alheias à vontade do homem, portanto, voltado aos critérios de imprevisibilidade e extraordinariedade, inclusive, relacionando-se à esfera de fortuna do mar. Percebe-se que os termos são usados de maneira indistinta, sem precisão terminológica e de maneira incompatível com o regime jurídico vigente (MARTINS, 2015, p. 734).

A corrente contemporânea, por sua vez, se preocupa em resolver o referido impasse a partir de definições dotadas de maior especificidade técnica. Dessa forma, a professora Eliane Martins (2015, p. 734 -735) aduz que incidentes de navegação podem ser compreendidos como “os eventos ocorridos no mar e que resultem em consequências à navegação marítima ou nas atividades que no mar se desenvolvem”. Trata-se de gênero do qual fazem parte os acidentes de navegação e os fatos de navegação.

Os acidentes de navegação correspondem aos incidentes, isto é, aos eventos ocorridos no mar, que resultam em danos ou despesas extraordinárias ao navio ou carga, enquanto que os fatos de navegação são os incidentes, quer dizer, acontecimentos ocorridos em mar, que resultam em uma determinada consequência à atividade marítima, mas que não necessariamente seja classificada como dano (MARTINS, 2015, p. 735).

Para se compreender a temática do presente estudo é indispensável que tais conceitos sejam identificados e diferenciados, de modo a evitar confusões terminológicas. Dessa forma, o tópico em pauta se volta a fazer uma abrangência geral dos incidentes, acidentes e fatos de navegação para, posteriormente, no tópico seguinte, tratar de maneira mais detalhada dos acidentes de navegação, visto que o objetivo central do trabalho é a análise da responsabilidade da Autoridade Portuária por meio de estudo de caso concreto de acidente no canal de acesso sob sua jurisdição.

Seguindo adiante, podemos partir para uma análise da documentação normativa que envolve a matéria. Em razão da ocorrência de graves eventos danosos, foram firmadas, a nível internacional, uma série de convenções e tratados com objetivo de sistematizar a regulação de incidentes por meio do estabelecimento de regras e procedimentos a serem adotados pelas embarcações, de modo a garantir a segurança da navegação.

Em razão da linha de raciocínio do presente trabalho, iremos nos ater, neste momento, à análise do ordenamento jurídico interno, devendo-se ressaltar que o Brasil é signatário da grande maioria dos documentos internacionais, logo, a legislação nacional os tem como base. As previsões normativas nacionais relativas ao assunto não se preocupam em definir de maneira precisa os conceitos, resumindo-se a menções do enquadramento fático do evento, conforme será exposto a seguir.

### 3.1.1 Incidentes da navegação no ordenamento jurídico nacional

A Lei Orgânica do Tribunal Marítimo – Lei nº 2.180 de 1954, em seus artigos 14 e 15, conforme mencionado, não define os conceitos, atentando-se, apenas, a exemplificar as hipóteses de ocorrência dos acidentes e fatos de navegação, nesses termos:

Art 14. Consideram-se acidentes da navegação: a) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento; b) avaria ou defeito no navio nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Art 15. Consideram-se fatos da navegação: a) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da equipagem; b) a alteração da rota; c) a má estimativa da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição; d) a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo; e) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo f) o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional.

Percebe-se que nos 2 (dois) casos os artigos adquirem alto grau de subjetividade, já que é possível enquadrar qualquer avaria ou defeito que ponha em risco a embarcação como acidente de navegação e qualquer fato que prejudique a segurança da embarcação como fato de navegação. Logo, as hipóteses de eventos listados anteriormente nos respectivos artigos acabam por assumir caráter meramente exemplificativo (MARTINS, 2015, p. 738-740).

A distinção por meio de previsão legal, nesse sentido, se torna complexa diante da imprecisão dos artigos mencionados. A ideia se torna mais clara em sede administrativa, por meio das Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação, elaborada pela Diretoria de Portos e Costas – NORMAM-09/DPC. A normativa estabelece parâmetros de interpretação que possibilitam o enquadramento do fato em determinada espécie de acidente ou fato de navegação, conforme exposto ao longo do presente capítulo.

Logo de início, vale ressaltar aqui que, antes de se seguir para o estudo de cada uma das espécies mencionadas, a NORMAM-09/DPC faz, em seu capítulo 2, item 0204, uma diferenciação de acidente marítimo e incidente marítimo, *in verbis*:

a) **acidente marítimo** - acontecimento, ou uma sequência de acontecimentos, que tenha resultado em qualquer das ocorrências a seguir, diretamente relacionado com as operações de um navio: 1 a morte de uma pessoa, ou ferimentos graves numa pessoa; 2 a perda de uma pessoa de um navio; 3 a perda, suposta perda ou abandono de um navio; 4 um dano material a um navio; 5 o encalhe ou a incapacitação de um navio, ou o envolvimento de um navio numa colisão; 6 um dano material à infraestrutura marítima estranha a um navio, que possa colocar seriamente em perigo a segurança do navio, de um outro navio ou de uma pessoa; ou 7 danos graves ao meio ambiente, ou a possibilidade de danos graves ao meio ambiente, provocados pelos danos causados a um navio ou a navios. [...] c) **incidente marítimo** - acontecimento, ou sequência de acontecimentos, que não um acidente marítimo, que tenha ocorrido

diretamente em relação à operação de um navio e que tenha colocado em perigo ou, que se não for corrigido, pode colocar em perigo a segurança do navio, dos seus ocupantes, de qualquer pessoa ou o meio ambiente (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003, grifo nosso).

Portanto, percebe-se a atribuição de um caráter abrangente e residual a esta última, visto que aquilo que não se enquadrar nas hipóteses de acidentes poderá ser considerado incidente marítimo.

Avançando, a NORMAM-09/DPC (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003) enquadra como acidentes: o naufrágio, o encalhe, a colisão, a abalroação, a água aberta, a explosão, o incêndio, a varação, a arribada e o alijamento, além da possibilidade de avaria ou defeito no navio que ponham em risco a embarcação. Os acidentes são tratados, de maneira detalhada, em particular, no tópico subsequente, em razão de sua extensão e relevância para os objetivos do presente estudo. Por essa razão, neste momento, parte-se para a análise dos fatos de navegação.

O item 0106 da NORMAM-09/DPC elenca as ocorrências passíveis de serem enquadradas como fatos de navegação. De acordo com a professora Eliane Martins (2015, p. 740-741), nenhuma lei do ordenamento jurídico interno faz descrição terminológica precisa a respeito do conceito de fato de navegação. Mais uma vez, resumem-se a estabelecer as circunstâncias fáticas do evento que podem vir a ser identificados como tal.

De todo modo, os fatos de navegação correspondem a ocorrências inadequadas em razão de irregularidades e/ou impropriedades. A contrário dos acidentes, os fatos de navegação implicam em uma consequência a atividade marítima, não sendo esta consequência necessariamente enquadrada como dano (SILVA, 2018, posição 97149).

Correspondem a esse tipo de ocorrência, nos moldes do item 0106, “b” da NORMAN-09/DPC: o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço; a alteração de rota; a má estivação da carga; a recusa injustificada de socorro; o emprego da embarcação na prática de atos ilícitos. Ademais, também é considerado fato da navegação qualquer fato que ponha em risco a integridade da embarcação. (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003). Cada uma das hipóteses será pormenorizada adiante para melhor compreensão.

O mau aparelhamento, conforme item 0106, “b”, 1, I da NORMAM-09/DPC, corresponde à falta ou inadequação de aparelhos, peças, acessórios e demais materiais do navio em relação ao projeto aprovado, às exigências de boa técnica marinheira ou em relação a normas e padrões técnicos recomendados. Já a impropriedade da embarcação para o serviço ou local em que é empregada significa que a embarcação está sendo utilizada para finalidade diversa

daquela estabelecida em seu Título de Inscrição, ou ainda está em desacordo com sua destinação/área de navegação. A deficiência de equipagem corresponde à falta quanto à quantidade e qualificação da tripulação, em desacordo com as exigências regulamentares (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003).

A segunda ocorrência passível de ser enquadrada como fato de navegação é a alteração da rota da embarcação, isto é, quando o navio percorre curso diferente daquele previamente estabelecido, podendo gerar riscos à embarcação. A má estivação da carga é também hipótese de fato de navegação, podendo sujeitar a expedição a risco. Nos termos da do item 0106, “b”, 3 da NORMAM-09/DPC, a má estivação da carga ocorre em situações de:

[...] má peação<sup>1</sup>, colocação em local inadequado ou a má arrumação no porão, no convés ou mesmo no interior do container, quer no granel, quer na carga geral, sem observar, ainda, a adequabilidade da embalagem, pondo em risco a estabilidade do navio, a integridade da própria carga e das pessoas de bordo (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003, item 0106, “b”, 3).

Diz respeito, portanto, à organização inadequada dos produtos, ou ainda ao acondicionamento inapropriado destes, que pode acarretar em instabilidade ao navio, em razão de sua movimentação ou derramamento durante o percurso.

A previsão do item 0106, “b”, 4 diz respeito à recusa injustificada de socorro à embarcação ou naufragos em perigo. Tal hipótese viola diretivas de documentos internacionais promulgados no ordenamento jurídico brasileiro, são eles: SOLAS – Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, que prevê, em sua regra 33, 1, a obrigação do comandante de prestar socorro, caso seja possível, à situação de pessoas em perigo no mar; e a Convenção de Bruxelas de 1910, que também faz menção a tal obrigação (ANJOS; GOMES, 1982, p. 97-100).

O último ponto a ser considerado como fato de navegação corresponde ao emprego da embarcação na prática de atos ilícitos, previsto pelo item 0106, “b”, 6, sejam eles crimes ou contravenções penais, ou ainda, aqueles lesivos a Fazenda Nacional (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003, item 0106, “b”, 6).

Mais uma vez, evidencia-se que a esse rol de hipóteses é conferido caráter meramente exemplificativo, por meio do item 0106, “b”, 5 da NORMAM-09/DPC, que prevê a possibilidade de que qualquer fato que venha a pôr em risco a incolumidade e segurança da embarcação, das vidas e/ou cargas a bordo seja identificado como fato de navegação. Inclusive,

---

<sup>1</sup> Peação corresponde a fixação das cargas nos porões do navio para que não se desloquem durante a viagem.

a hipótese normativa enquadra nesse tópico a presença de clandestino a bordo como fator de risco correspondente a fato de navegação.

A diferenciação de incidentes, acidentes e fatos de navegação, em especial dos 2 (dois) últimos, é um ponto base do estudo em questão. Embora o caso concreto a ser posto em análise trate especificamente de acidentes, a definição deste termo, desacompanhada das peculiaridades do demais, se torna vaga. O cerne da caracterização das terminologias está exatamente em suas distinções. Em outras palavras, identificar se o evento ocorrido corresponde a acidente ou fato de navegação significa identificar se de fato será considerado dano/despesa ou meramente uma consequência que não danosa, tendo, portanto, pertinência ao conteúdo de atribuições de responsabilidade.

A partir deste momento, entra-se na análise dos acidentes propriamente ditos, tratados de maneira aprofundada no tópico subsequente, de modo a caracterizar cada uma de suas espécies com suas respectivas circunstâncias fáticas de ocorrência, segundo a legislação nacional.

### **3.2 Acidentes de navegação: definição e espécies**

Conforme já mencionado, os acidentes ocupam espaço central no presente estudo, razão pela qual fora feita a opção de trata-los em tópico específico, de modo que a temática pudesse ser tratada de maneira mais aprofundada, mas ainda seguindo o guia das normas do ordenamento jurídico interno, sobretudo a NORMAM-09/DPC.

A primeira previsão legislativa a ser examinada é o Código Comercial Brasileiro (CCom), Lei nº 556 de 1850, parte segunda – do Comércio Marítimo. De início, tal codificação dispõe, em seu título IX, a respeito do naufrágio e salvados, disposições posteriormente revogadas pela Lei nº 7.542 de 1986. O título X, por sua vez, estabelece as arribadas forçadas, enquanto que o título XI diz respeito aos danos causados por abalroação (BRASIL, 1850).

A referida Lei nº 7.542 de 1986 sistematiza a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, ou seja, trata de naufrágios e salvados. O diploma estabelece as possibilidades de operações de pesquisa, exploração, remoção ou demolição das coisas ou bens, bem como quais procedimentos devem ser seguidos, quem pode realiza-los e o regimento dos bens resgatados, em especial, os bens de valor artístico, histórico ou arqueológico sem, contudo, fazer definição dos acidentes, da mesma forma que a normativa anterior.

A Lei Orgânica do Tribunal Marítimo – LOTM, Lei nº 2.810 de 1954, trata do assunto de maneira superficial, conforme já anteriormente exposto, se limitando a exemplificar

as espécies de acidentes, sem caracterizá-los. Dentre as espécies por ele listadas, podemos mencionar: o naufrágio, o encalhe, a colisão, a abalroação, a água aberta, a explosão, o incêndio, a varação, a arribada e o alijamento. O artigo prevê ainda a possibilidade de outros defeitos ou avarias que ponham em risco a expedição marítima serem considerados acidentes de navegação.

Neste momento, antes de adentrarmos no estudo das espécies de acidentes, considera-se pertinente fazer breve explanação a respeito das avarias, em razão de sua estreita relação com a temática abordada. Trata-se de abordagem sucinta, restrita a permitir melhor compreensão acerca das implicações dos acidentes nas atribuições de responsabilidade, razão pela qual será resumida.

As avarias são compreendidas como despesas ou danos extraordinários ao navio e/ou carga transportada do momento de seu carregamento e partida até a chegada e descarregamento. A classificação das avarias se dá em razão de seu gênero ou de sua origem (LACERDA, 1963, p. 239-240).

Quanto ao gênero, são compreendidas as avarias dano ou avaria despesa. A primeira engloba tanto os danos materiais, isto é, perda do bem (navio/carga), como os danos imateriais, equivalentes à redução do valor do bem (navio/carga). A segunda, por outro lado, corresponde aos gastos inesperados e necessários para que o navio complete a viagem em segurança (ANJOS; GOMES, 1992, p. 77-78).

A classificação quanto à origem diz respeito às avarias grossas/comum ou avarias simples/particulares. A primeira, para que seja identificada, depende da verificação de três requisitos essenciais, são eles: extraordinariedade do dano e/ou despesa; intencionalidade e razoabilidade do ato em defesa do interesse comum, isto é, em defesa da segurança da expedição marítima; e iminência do perigo. Sendo assim, se refere aos casos em que, na iminência de perigo, para resguardar o navio e a carga, é realizado ato que venha a acarretar danos ou gastos, surgindo, posteriormente, o dever de contribuição conjunta dos interessados (MARTINS, 2015, p. 694-706).

Dando continuidade, as avarias simples/particulares têm caráter residual, uma vez que, na impossibilidade de verificação dos requisitos tidos como essenciais à configuração de avaria grossa, o evento será inserido no contexto de avarias simples. Estas se caracterizam, no geral, por: fato isolado de fortuna do mar ou, ainda, de ilícito determinante de dano ou despesa; e prejuízo suportado pelo particular afetado, ou seja, o dono da carga ou dono da embarcação ou carga que sofre desvantagem (MARTINS, 2015, p. 730-731).

Mais uma vez ressalta-se que a temática das avarias será explorada ao longo da seguinte subseção, conjuntamente às espécies de acidentes, permitindo assim melhor percepção

de suas consequências. Concluída a breve elucidação, podemos seguir ao estudo dos acidentes a partir da NORMAM-09/DPC que, embora reproduza o rol previsto na LOTM, tem a preocupação de caracterizar, em seu item 0106, alínea “a”, 1, cada uma das espécies, elucidando suas particularidades, como será exposto daqui em diante.

### 3.2.1 Naufrágio

O naufrágio, primeiro evento listado como espécie de acidente de navegação, corresponde à perda ou inutilização de uma embarcação que sofre acidente resultando em seu afundamento (SILVA, 2018, posição 21939). De acordo com a NORMAM-09/DPC, item 0106, “a”, 1, I, trata-se do afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, em razão de entrada de água em seus espaços internos devido a adernamento, emborcamento ou alagamento.

Ainda, de acordo com Anjos e Gomes (1992, p. 85), naufrágio é a submersão do navio nas águas sem possibilidade de reimersão por meios próprios. A definição de naufrágio engloba, além de navio submerso ou afundado, os navios destroçados, navios desaparecidos por mais de um ano e, ainda, navios abandonados. Segundo os autores, o naufrágio sempre leva à perda total do navio, por essa razão, não poderia ser classificado senão na seara de avaria simples, uma vez que o enquadramento em sede de avaria grossa depende da constatação de seus pressupostos principais, quais sejam: ato intencional e razoável em defesa do bem comum. Percebe-se, de início, a impossibilidade fática de enquadramento, visto que não seria razoável afundar o navio para garantir a segurança do mesmo.

### 3.2.2 Encalhe ou varação

Após o naufrágio, a NORMAM-09/DPC dispõe acerca do encalhe no tópico 0106, “a”, 1, II sendo este o contato de obras vivas<sup>2</sup> da embarcação com o fundo, de modo a dificultar ou impossibilitar a movimentação do navio. Trata-se, portanto, da hipótese em que o casco<sup>3</sup> do navio se choca com a superfície de fundo do mar, de modo a ficar impedido de navegar (SILVA, 2018, posições 22024 a 22033).

Não há que se falar, por conseguinte, em choque da embarcação com objeto na superfície ou borda de água, nem mesmo em inutilização do navio em razão de choque com superfície submersa, visto que tais circunstâncias implicam em ocorrência de acidentes

---

<sup>2</sup> Parte do navio que fica submersa, isto é, abaixo da linha d'água.

<sup>3</sup> Corpo seco da embarcação, ou seja, sem aparelhos, mastros e outros acessórios.

distintos, quais sejam: colisão e naufrágio (MARTINS, 2015, p. 765). O fato de o navio tocar o fundo do mar nos momentos de carregamento e descarregamento ou, ainda, quando está atracado ou fundeado, não implica em encalhe, visto que no momento em que a maré subir, o navio flutuará normalmente (ANJOS; GOMES, 1992, p. 77-78).

O encalhe comum pode ser compreendido como aquele decorrente de ato culposo, isto é, não intencional, em razão de erro humano ou, ainda, de caso fortuito ou de força maior. Por conseguinte, tais características enquadram esse tipo de acidente na seara de avaria simples/particular. Já o encalhe intencional, denominado variação, previsto pelo item 0106, “a”, 1, VIII da NORMAM-09/DPC, ocorre quando o navio é deliberadamente encalhado para segurança comum. Embora a intencionalidade seja um pressuposto de verificação de avaria grossa, para que assim seja classificado é necessário que os demais pressupostos também sejam preenchidos (MARTINS, 2015).

A regra V das Regras de York e Antuérpia – RYA (Comitê Marítimo Internacional – CMI, 2004) prevê exatamente a hipótese de encalhe voluntário, determinando, ainda, que os danos ou perdas à propriedade envolvida na expedição marítima decorrente de encalhe voluntário serão admitidos como avaria grossa. Ademais, a regra VIII dispõe que podem ser enquadrados como avaria grossa as despesas para alívio de navio encalhado, bem como de recarga, caso seja necessário, além dos danos consequentes desta operação.

### 3.2.3 Colisão ou abalroamento

O tópico 0106, “a”, 1, III da NORMAM-09/DPC (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003) aponta a colisão como hipótese de acidente de navegação, sendo esta compreendida como o choque entre uma embarcação a qualquer objeto que não seja outra embarcação, ou ainda o choque entre embarcação e pessoa. De acordo com a referida norma, ocorre colisão “se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, boia, cabo submarino”.

O choque entre embarcações, por outro lado, é caracterizado como abalroamento ou abalroação, isto posto, os termos colisão e abalroação não podem ser utilizados como sinônimos, já que correspondem a enquadramentos jurídicos distintos. Os dois casos, no entanto, se encaixam, em regra, na seara de avaria simples, em razão da improbabilidade de verificação dos requisitos determinantes de avaria grossa quando da colisão ou abalroação (SILVA, 2018, posição 22113).

Ocorre que, ainda que não seja muito comum, é possível o enquadramento do abalroamento como avaria grossa, uma vez estando presentes os pressupostos necessários para sua identificação. Trata-se da hipótese prevista pelo art. 752 do CCom (BRASIL, 1850), que dispõe sobre a possibilidade de o navio, para se salvar de dano maior iminente, abalroar contra outra embarcação.

O tópico 0106, “a”, 1, IV da NORMAM-09/DPC, prevê abalroação como “choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios” (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003). O art. 2º da Lei nº 9.537 de 1997, por sua vez, conceitua embarcação como qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas.

Nessa perspectiva, deve-se ter em mente a concepção do direito marítimo contemporâneo de que embarcação é gênero da qual navio constitui espécie. Majoritariamente, compreende-se navio como a embarcação de grande porte destinada ao transporte de pessoas e/ou mercadorias por vias navegáveis (MARTINS, 2013, p. 123-125). À vista disso, a navegabilidade absoluta é ponto crucial para a efetiva caracterização da ocorrência como abalroamento. Não há que se falar, por conseguinte, em abalroamento entre navios e navios/embarcações encalhados ou abandonados, ou ainda de navio contra destroços (MARTINS, 2015, p. 750-751).

De acordo com Anjos e Gomes (1992, p. 93), o conceito jurídico de abalroamento consiste em “choque direto entre dois ou mais navios que não tenham entre si vínculo contratual”. A partir dessa definição, a doutrina majoritária compreende como elementos essenciais deste tipo de acidente: o contato físico entre as duas embarcações, o resultado danoso a qualquer um dos navios envolvidos e a independência contratual destes.

Sobre o último requisito, deve-se ressaltar que a independência mencionada significa que os contratos não devem ligar as embarcações entre si, como ocorre nos casos de embarcações de reboque e embarcações de práticos, nessas hipóteses há incidência de responsabilidade contratual. Ademais, de acordo com Martins (2015, p. 750), não é possível o enquadramento enquanto abalroação do choque de 2 (duas) embarcações do mesmo proprietário, em razão da dificuldade de identificação de lesante e lesado. Nesses casos, incidem as regras de responsabilidade civil do proprietário contra o causador do acidente, devendo este arcar na totalidade pelos danos ocorridos.

Percebe-se que o abalroamento é um dos mais complexos dos acidentes, em primeiro lugar pela gravidade do sinistro, já que estamos falando de choque de, pelo menos,

duas embarcações de dimensões vultosas, voltadas ao transporte de pessoas e/ou carga. Em segundo lugar, pelo maior número de interesses envolvidos na expedição, já que estamos falando de dois navios. E em terceiro lugar, pela dificuldade no procedimento de apuração e atribuição de responsabilidades.

O deslinde da questão, logo, se torna árduo. Por essa razão, a nível internacional, existem normas e regras voltadas especificamente à regulação do abalroamento, com escopo de evitar a ocorrência destes acidentes e garantir a segurança da navegação, ou ainda, sendo o evento inevitável, a forma como se deve proceder para apurar as questões relativas ao acontecimento. É o caso, por exemplo, das Convenções de Bruxelas e do Regulamento Internacional para evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM, melhores tratados adiante.

De acordo como Martins (2015, p. 753), seguindo as disposições do Código de Bruxelas, promulgado pelo Decreto nº 350 de 1935, as abalroações podem ser classificadas quanto a sua causa em: fortuitas, culposas e concorrentes.

O abalroamento fortuito diz respeito àquele decorrente de caso fortuito ou de força maior, ou ainda do caso em que existem dúvidas quanto à causa, identidade do culpado ou grau de culpabilidade. Nessa hipótese, os prejuízos serão suportados pelo particular afetado (MARTINS, 2015, p. 754).

A abalroação culposa ocorre em razão de culpa do comandante ou da tripulação. Para que seja identificada essa modalidade de abalroação é necessária a verificação dos elementos essenciais que regem a responsabilidade extracontratual, quais sejam: a culpa do agente, o resultado danoso e a relação de causalidade que os conecta. Logo, o evento ocorre em razão de uma ação ou omissão da tripulação ou do comandante que tem como efeito o resultado danoso (SILVA, 2018, posição 22333).

Nessa perspectiva, a culpa normalmente está atrelada ao não cumprimento de normas e regulamentos atinentes à segurança da navegação, como é o caso do Regulamento para evitar Abalroamento no Mar – RIPEAM, que dispõe de uma série de regras a serem seguidas pelas embarcações de modo a evitar a ocorrência de abalroamento (ANJOS; GOMES, 1992, p. 95).

No entanto, não se fala em presunção legal de culpa em se tratando de abalroação, logo, é necessário que se demonstre o nexos de causalidade entre a falta cometida e o resultado danoso. Em se tratando de choque entre embarcação em movimento e embarcação estacionária, é possível admitir-se presunção fática de culpa, uma vez que pela simples observância do fato é possível atribuir a ocorrência do evento à embarcação em movimento (SILVA, 2018, posições 22382 a 22392).

A abalroação culposa pode ser classificada em: unilateral, bilateral, múltipla e voluntária. A primeira ocorre quando o dano é causado por apenas uma das embarcações envolvidas no sinistro, sendo ela a responsável pelos danos causados a outra (MARTINS, 2015, p. 754-757).

A segunda ocorre quando o dano é provocado por culpa de ambas as embarcações envolvidas. Se a situação envolve mais de 2 (duas) embarcações, tendo todas elas contribuído para a ocorrência do evento danoso, tem-se culpa múltipla. Tanto na hipótese de abalroamento culposo bilateral quanto na hipótese de abalroamento culposo múltiplo existe culpa concorrente, de modo que a responsabilidade será atribuída de maneira proporcional à participação para a ocorrência do dano. Caso não seja possível tal identificação, a obrigação é dividida de maneira equivalente aos sujeitos envolvidos (MARTINS, 2015, p. 754-757).

O abalroamento voluntário diz respeito à hipótese prevista pelo CCom (BRASIL, 1850), já anteriormente mencionada, em que o navio intencionalmente causa seu abalroamento contra outro para evitar que dano maior seja sofrido. Nessa hipótese, existe possibilidade de enquadramento em avaria comum, caso sejam preenchidos seus pressupostos, razão pela qual existe rateio do prejuízo pelos interessados na expedição marítima.

O Código de Bustamante, promulgado por meio do Decreto nº 18.871 de 1929, é responsável por determinar a competência jurisdicional para deslinde das questões atinentes ao abalroamento, em especial por meio dos artigos 289 a 294. Nestes termos:

Art. 289 O abalroamento fortuito, em águas territoriais ou no espaço aéreo nacional submete-se à lei do pavilhão, se este for comum.

Art. 290 No mesmo caso, se os pavilhões diferem, aplica-se a lei do lugar

Art. 291 Aplica-se essa mesma lei do local a todo caso de abalroamento culpável, em águas territoriais ou no espaço aéreo nacional.

Art. 292 A lei do pavilhão aplicar-se-á nos casos de abalroamento fortuito ou culpável, em águas territoriais ou no espaço aéreo nacional.

Art. 293 Em caso contrário, regular-se-á pelo pavilhão do navio ou aeronave abalroado, se o abalroamento for culpável.

Art. 294 Nos casos de abalroamento fortuito, no alto-mar ou no espaço aéreo livre, entre navios ou aeronaves de diferentes pavilhões, cada um suportará a metade da soma total do dano, dividido segundo a lei de um deles, e a metade restante dividida segundo a lei do outro.

Martins (2015, p. 762) estabelece de maneira inteligível que a identificação da competência jurisdicional leva em consideração dois aspectos, quais sejam, o local do acidente e o pavilhão<sup>4</sup> do navio.

---

<sup>4</sup> Corresponde a bandeira arvorada pela embarcação para indicação de sua nacionalidade.

Nessa ótica, aplica-se a lei do pavilhão: quando do abalroamento fortuito ocorrido em mar territorial com navios de mesma bandeira; quando do abalroamento fortuito ou culposo ocorrido em alto mar envolvendo navios de mesma bandeira; quando do abalroamento culposo ocorrido em alto mar entre navios de bandeira diferente, caso em que se aplica a lei da bandeira do abalroado. Em contrapartida, aplica-se a lei do local do acidente: quando do abalroamento fortuito ocorrido em mar territorial envolvendo navios de bandeiras distintas; e, por fim, quando do abalroamento culposo em mar territorial (MARTINS, 2015, p. 762).

Além disso, no abalroamento fortuito em alto mar entre navios de pavilhão distinto cada navio suporta metade da soma total do dano, de modo que essa divisão é feita segundo a lei de um país e a outra metade dividida segundo a lei do outro país. A codificação não faz alusão aos casos de culpa bilateral e múltipla (ANJOS; GOMES, 1992, p. 96).

De modo a encerrar a exposição acerca do abalroamento, deve-se mencionar que incide sobre esse tipo de acidente a Convenção de Bruxelas, já anteriormente mencionada, bem como o Código Comercial Brasileiro (ANJOS; GOMES, 1992, p. 94-95).

A Convenção de Bruxelas será aplicada nos casos em que ocorrer abalroamento envolvendo navios estrangeiros, desde que estes sejam nacionais de Estado signatários; abalroamento entre navio brasileiro e outro estrangeiro, que também deve ser nacional de Estado signatário; e abalroamento entre navio nacional de um Estado signatário contra navio nacional de Estado não signatário, por força do princípio da reciprocidade (MARTINS, 2015, p. 753).

Já o Código Comercial é aplicado nos casos de abalroamento de embarcações nacionais; abalroamento em território nacional entre navios estrangeiros cuja bandeira corresponde a um Estado não signatário da Convenção de Bruxelas; ou ainda, em caso de abalroamento de navio brasileiro contra navio estrangeiro não signatário da Convenção de Bruxelas, quando não incidir o princípio da reciprocidade. Vale lembrar, conforme já mencionado, que o título XI da codificação dispõe acerca dos danos causados por abalroamento (BRASIL, 1850; MARTINS, 2015, p. 754).

#### 3.2.4 Água aberta

Seguindo adiante com as espécies de acidentes previstas pela NORMAM-09/DPC, fala-se em água aberta que nada mais é do que a entrada de água na embarcação proveniente de problemas na estrutura física do navio (SILVA, 2018, posição 22569 e 22580). A norma define o acidente como o ingresso descontrolado de água nos espaços internos do navio ocasionado

por qualquer falha ou avaria que comprometa a estanqueidade<sup>5</sup> da embarcação (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003).

Ademais, o item 0106, “a”, 1, V faz menção a alguns fatos que podem vir a ocasionar o acidente, são eles: abertura nas obras vivas e vazamento de líquidos dos tanques, este último ocasionado por rombo no chapeamento<sup>6</sup>, falhas no calafeto<sup>7</sup> ou nas costuras<sup>8</sup>, mal fechamento das válvulas de fundo<sup>9</sup> ou, ainda, por defeitos nos engaxetamentos dos eixos<sup>10</sup> (BRASIL, 2003). Trata-se de rol meramente exemplificativo. Essas falhas geram a entrada de água na embarcação, situação que, às vezes, não consegue ser controlada pelo sistema de bombas, razão pela qual a água aberta pode ser sucedida de naufrágio (SILVA, 2018, posições 22612, 22615, 22619, 22627).

A água aberta se enquadra no contexto de avarias simples/particulares, uma vez que a própria natureza do acidente torna improvável que sejam identificados os requisitos essenciais necessários à avaria grossa, no entanto, não se exclui tal probabilidade, desde que preenchidos os pressupostos (MARTINS, 2015, p. 771).

### 3.2.5 Explosão e incêndio

Embora semelhantes, explosão e incêndio correspondem a 2 (dois) acidentes distintos, conforme aduz a NORMAM-09/DPC. O item 0106, “a”, 1, VI, determina como explosão a combustão brusca que gera deflagração de ondas de pressão de alta intensidade. Nesse sentido:

A explosão inicia-se quando um estímulo exterior provoca um aumento de energia cinética no explosivo, levando à quebra das ligações de moléculas afetadas, provocando a sua decomposição e conseqüente libertação de energia, propagando o efeito às moléculas adjacentes, provocando o efeito de reação em cadeia. [...] esta energia é libertada para o meio envolvente do explosivo, criando, entre outros efeitos, um aumento de pressão pelo aumento brusco da quantidade de gases criando uma onda de choque (SILVA, 2018, posição 22769 e 22778).

Dentre os efeitos provenientes da explosão, de acordo com Silva (2018, p. 22779), estão: efeitos fisiológicos, efeitos térmicos e efeitos mecânicos. Os primeiros estão relacionados

<sup>5</sup> Capacidade de o navio permanecer incólume, ou seja, não permitir a entrada de água em seus espaços internos, garantindo, dessa forma, sua flutuabilidade.

<sup>6</sup> Conjunto de chapas que revestem o navio tanto externamente quanto internamente.

<sup>7</sup> Corresponde a material impermeabilizante colocado entre as chapas para evitar a entrada de água no navio.

<sup>8</sup> Solda feita entre duas chapas que, em caso de falha, pode acarretar entrada de água.

<sup>9</sup> Válvulas que permitem a descarga de água do navio ao mar, ou entrada de água do mar no navio por meio das caixas de mar.

<sup>10</sup> O eixo principal do navio possui um sistema de gaxetas, isto é, um sistema vedação que evita a entrada de água na embarcação.

ao impacto do acidente à integridade física dos indivíduos, visto que esta pode vir a ser comprometida. Os segundos, efeitos térmicos, correspondem ao aumento de temperatura causado pela liberação de energia. Os últimos, por sua vez, atinentes aos efeitos mecânicos, estão relacionados ao deslocamento de matéria no momento da explosão.

O incêndio, nos termos do item 0106, “a”, 1, VII da NORMAM-09/DPC, corresponde à destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorreto de material inflamável ou explosivo. Sendo assim, nada mais é do que a destruição ocasionada pela ação do fogo que se propaga de maneira intensa.

Entende-se pertinente mencionar que incêndio difere de fogo. Este corresponde à manifestação de combustão rápida com emissão de luz e calor e sua ocorrência está ligada a 3 (três) elementos distintos: combustível, ou seja, o material que será queimado; comburente, aquilo que permite a queima; e o calor. O fogo, manifestação de combustão rápida, corresponde ao causador da destruição da embarcação, ocasionando o acidente denominado incêndio (SILVA, 2018, posição 22882).

Em se tratando de avarias, na classificação quanto à natureza, o incêndio se enquadra como espécie de avaria dano, uma vez que o bem (navio e/ou carga) é destruído. Já com relação à classificação de origem, também pelas características do acidente, o incêndio se encaixa na seara de avaria simples/particular. No entanto, as despesas e danos provenientes do procedimento de contenção fogo e eventual recuperação da embarcação poderão ser enquadrados como avaria grossa/comum, caso estejam presentes os elementos necessários para tal (MARTINS, 2015, p. 770-771).

Nesses casos, na ótica da regra III das RYA, deve-se ter em mente que os danos provenientes da ação do fogo, da fumaça ou da alta temperatura são enquadrados como avaria simples, enquanto que os danos e gastos provenientes do método de contenção são compreendidos como de avaria grossa. Logo, a avaria simples ocasiona a avaria grossa. Em caso de impossibilidade de identificação da causa do dano (fogo ou contenção), admite-se o enquadramento do evento como avaria grossa (MARTINS, 2015, p. 770-771).

Vale ressaltar que a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida no Mar – SOLAS de 1974, promulgada no Brasil por meio do Decreto nº 87.186 de 1982 e, inclusive em sua versão atualizada (Decreto nº 9.998 de 2019), estabelece uma série de regras voltadas a evitar a ocorrência de incêndios em embarcações, bem como a regularização da sistemática de detecção e contenção do acidente (SILVA, 2018, posições 22924, 22933, 22944).

### 3.2.6 Arribada

O item 0106, “a”, 1, IX da NORMAM-09/DPC (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003) diz respeito às arribadas, que nada mais são que desvios de rota, caracterizados pela norma como entrada da embarcação num porto ou lugar diferente do previsto para aquela determinada viagem. Ou seja, o navio entra em local que não corresponde à rota programada ou ao ponto de destino. De acordo com a professora Eliane Martins (2015, p. 772), as arribadas são classificadas em arribada voluntária e arribada forçada, esta última se subdividindo em arribada forçada justificada e arribada forçada injustificada.

A arribada voluntária diz respeito ao ato voluntário do comandante de alterar a rota do navio por conveniência, isto é, sem que haja um fator de risco que enseje tal escolha. A arribada forçada corresponde, também, a ato voluntário, no entanto, a ação ocorre diante de necessidade alheia à vontade do capitão, em geral relacionada às hipóteses de caso fortuito ou força maior (MARTINS, 2015).

A subdivisão de arribadas forçadas é determinada pelo Código Comercial (BRASIL, 1850), de modo que, segundo o art. 741, são causas justas para a arribada forçada: a falta de víveres ou aguada; qualquer acidente acontecido à equipagem, cargo ou navio, que impossibilite este de continuar a navegar; e temor fundado de inimigo ou pirata. Importante ressaltar que se trata de rol meramente exemplificativo, portanto, existem outras possibilidades de arribada forçada justificada para além das dispostas no Código Comercial.

Ainda, seguindo o disposto no art. 742 do CCom, serão injustificadas as arribadas se:

- 1 - se a falta de víveres ou de aguada proceder de não haver-se feito a provisão necessária segundo o costume e uso da navegação, ou de haver-se perdido e estragado por má arrumação ou descuido, ou porque o capitão vendesse alguma parte dos mesmos víveres ou aguada;
- 2 - nascendo a inavergabilidade do navio de mau conserto, de falta de apercebimento ou esquipação, ou de má arrumação da carga;
- 3 - se o temor de inimigo ou pirata não for fundado em fatos positivos que não deixem dúvida (BRASIL, 1850).

De acordo com Martins (2015, p. 774), trata-se também de rol exemplificativo, havendo possibilidades de outras situações de enquadramento. A importância da classificação da arribada forçada em justificada ou injustificada é relativa à atribuição de responsabilidades e rateio de prejuízos, uma vez que, segundo a disposição do art. 744 do CCom (BRASIL, 1850), as despesas ocasionadas pela arribada forçada correm por conta do fretador ou afretador, tendo a possibilidade de direito de regresso.

Ainda seguindo as disposições do CCom (BRASIL, 1850), o art. 745 determina que uma vez a arribada sendo justificada, serão desconsideradas as responsabilidades do capitão e do dono do navio. No entanto, se classificada como injustificada, os 2 (dois) serão responsabilizados solidariamente até a concorrência do valor do navio e frete.

Deve-se ter em mente que, na seara de avarias, a arribada, quanto ao gênero, se encaixa em avaria despesa. Em se tratando da origem, podem tanto figurar como avaria grossa como avaria simples, a depender da situação e da própria classificação do evento como arribada justificada ou injustificada.

### 3.2.7 Alijamento

O último acidente elencado pela NORMAM-09/DPC é o alijamento que, nos moldes do item 0106, “a”, 1, X (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003), corresponde ao “ato deliberado de lançar n’água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens”. Portanto, trata-se de lançamento consciente e voluntário de qualquer coisa a bordo com intuito de garantir a segurança da navegação e da conservação dos bens remanescentes.

De acordo com art. 764 do CCom (BRASIL, 1850), as coisas alijadas para salvação comum se enquadram na categoria de avaria grossa, assim como os danos causados pelo alijamento ao restante dos bens a bordo. No entanto, vale ressaltar, mais uma vez, a necessidade de verificação dos elementos relativos à identificação da avaria grossa/comum.

O Decreto nº 87.566 de 1982 trata exclusivamente do alijamento de resíduos e outras substâncias no mar, de modo que fica proibido, por força do art. IV, o alijamento de quaisquer resíduos ou outras substâncias em qualquer forma ou condição, exceto os casos especificados na própria norma, no entanto, é feita a ressalva, por meio do art. V, de que a proibição a que se refere o artigo anterior não será aplicada se o alijamento configurar o único meio de se evitar a ameaça existente, uma vez existindo probabilidade de que os danos oriundos do dito alijamento venham a ser menores do que os que de outro modo ocorreriam, de modo a garantir a segurança da embarcação e das vidas a bordo.

Embora o alijamento seja o último acidente em espécie elencado pela NORMAM-09/DPC, o item 0106, “a”, 2, ainda dispõe que também é considerado acidente de navegação a avaria ou defeito no navio ou nas suas instalações que ponham em risco a embarcação, as vidas ou a carga a bordo. Por força dessa diretiva, o artigo adquire natureza genérica e atribui-se caráter exemplificativo ao rol anteriormente exposto, da mesma forma que ocorre com a

LOTM, já mencionada. Por essa razão a subseção seguinte faz trazer alguns outros eventos não previstos pela normativa supracitada, mas que configuram acidentes de navegação.

### 3.2.8 Outras espécies de acidentes

Conforme mencionado, a listagem de acidentes anteriormente realizada não possui natureza taxativa, já que, por força do item 0106, “a”, 2 da NORMAM/09-DPC é possível o enquadramento de qualquer avaria ou defeito que represente ameaça à segurança da embarcação pode como sendo acidente de navegação. Logo, entende-se pertinente fazer menção a outras ocorrências relevantes, como é o caso dos acidentes causados por aligeiramento e borrasca.

O aligeiramento diz respeito à transferência de carga de um navio para outro como forma de garantir a segurança da navegação. Tal ocorrência não se confunde com o transbordo, vez que para que este ocorra é necessária a retirada de mercadoria de embarcação atracada em porto para posterior colocação em outra também atracada em porto. No aligeiramento, a operação ocorre em mar. Os prejuízos advindos deste tipo de operação podem vir a ser enquadrados em sede de avaria grossa, caso identificados os elementos necessários para tal (MARTINS, 2015, p. 769-770).

A borrasca diz respeito a fenômenos atmosféricos violentos capazes de gerar dano à embarcação. Não se confunde com mau tempo, visto que este é considerado fator inerente aos riscos usuais da atividade de navegação, devendo ser suportado pelo navio. A borrasca pode ocorrer por tempestades, temporais, furacões, ciclones, dentre outros fenômenos atmosféricos. Em se tratando do aspecto jurídico, somente será configurada ocorrência de borrasca se os ventos atingirem a escala 9 de Beaufort<sup>11</sup>. A ocorrência de borrasca equivale a caso fortuito ou força maior, logo, não há que se falar em responsabilidade do comandante ou tripulação. Os danos advindos configuram hipótese de avaria simples (MARTINS, 2015, p. 771-772).

Nesse contexto se insere o conceito de fortuna do mar, também não pacificado na doutrina, da mesma forma que os incidentes de navegação. No entanto, entende-se, de forma majoritária, que o termo diz respeito aos acidentes decorrentes de eventos da natureza, considerados como de caso fortuito ou força maior (MARTINS, 2015, p. 741).

De acordo com Silva (2018, posição 23588) o termo fortuna, empregado nesta seara, significa risco. A fortuna do mar, portanto, só ocorre quando o acidente de que possa resultar dano advém de caso fortuito ou força maior. Nesse sentido, algumas interpretações são

---

<sup>11</sup> Escala utilizada para medir e descrever a intensidade do vento a partir de sua velocidade. É amplamente utilizada pela Marinha.

feitas no sentido de considerar caso fortuito e força maior, no direito marítimo, como acidentes e fortuitos peculiares ao mar e não exatamente seu sentido usual quanto à raridade e extraordinariedade do evento.

Dessa forma, para que, de fato, se diga que a ocorrência se deu em razão de fortuna de mar é necessário que tenha decorrido de fenômeno violento, que não pode ser enquadrado como os riscos normais inerentes à atividade de navegação, como o simples mal tempo (MARTINS, 2015, p. 742).

Em regra, a fortuna do mar está atrelada aos eventos da natureza, com a peculiaridade de serem aqueles que, de fato, podem ser considerados extraordinários, dentro daquilo que faz parte da natureza da atividade marítima.

Os referidos eventos da natureza, no campo marítimo-portuário, são conhecidos como Atos de Deus e correspondem a causa excludente de responsabilidade prevista nos contratos de seguro. Sendo assim, uma vez o acidente tendo sido originado por Atos de Deus, fica eximida a responsabilidade do transportador e a seguradora deve arcar com os prejuízos provenientes de fortuna do mar, desde que a causa originária do sinistro esteja prevista na apólice (MARTINS, 2015, p. 745-746).

A definição dos acidentes e fatos de navegação com identificação de suas espécies e caracterização de suas respectivas circunstâncias fáticas é de suma importância para apuração de um evento danoso. As particularidades de cada caso podem levar a classificações distintas, o que significa incidência de regimes jurídicos distintos. Logo, a relevância da temática abordada reside, principalmente, na questão de atribuição de responsabilidades pelos prejuízos resultantes dos incidentes.

## **4 O PAPEL DA AUTORIDADE PORTUÁRIA EM SE TRATANDO DE ACIDENTES NOS CANAIS DE ACESSO AOS PORTOS**

A cidade de São Luís do Maranhão, local em que a presente pesquisa é desenvolvida e apresentada, ocupa posição de destaque no setor portuário nacional, em razão do Complexo Portuário do Itaqui, sendo este importante elemento propulsor da economia maranhense. Por essa razão, visa-se estabelecer uma conexão entre a pesquisa e o contexto local, pontualmente, no que diz respeito a escolha dos casos concretos a serem examinados.

Destarte, o presente capítulo se volta a descrever, individualmente, os marcantes acidentes envolvendo as embarcações Vale Indonésia e *Stellar Banner*, ocorridos no canal de acesso ao Complexo Portuário do Itaqui no Maranhão, com 55 milhas náuticas de extensão na direção nordeste-sudoeste, localizado na Baía de São Marcos (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020b, item 0402).

Deve-se ressaltar, no entanto, que a conexão aqui estabelecida diz respeito, exclusivamente, a escolha dos acidentes a serem estudados, não tendo escopo de acarretar ao trabalho uma perspectiva local. Isto posto, pretende-se analisar os eventos para, posteriormente, evidenciar seus pontos relevantes em comum que permitem delinear o papel da Autoridade Portuária.

As seções de número 4.1 quanto de número 4.2 deste capítulo foram elaboradas por meio de consulta a documentos oficiais disponíveis na Capitania dos Portos do Maranhão - CPMA, localizada Av. Sen. Vitorino Freire, 406 – Centro, CEP 65010-450 - São Luís/MA.

Dito isto, segue-se para descrição dos casos.

### **4.1 NM Vale Indonésia**

Esta seção se preocupa em evidenciar a sequência de acontecimentos do acidente de navegação envolvendo o navio mercante (NM) Vale Indonésia, ocorrido na baía de São Marcos em São Luís do Maranhão, tendo como base os dados do Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação - IAFN de nº 16 de 2013, voltado à apuração do referido acidente.

O estudo de caso nos permite compreender de maneira concreta os conceitos teóricos dispostos nos capítulos anteriores, bem como nos possibilita traçar as linhas referentes às obrigações da Autoridade Portuária quando da ocorrência de acidente nos canais de acessos a ela relacionados.

De início, entende-se relevante apresentar as características da embarcação Vale Indonésia. Trata-se de navio mercante de bandeira das Ilhas Marshall, voltado ao transporte de carga à granel, logo, do tipo graneleiro, utilizado para transporte de minério de ferro. A embarcação possui 361 metros de comprimento; 65 metros de boca; 28,67 metros de pontal; calado máximo de 23,022 metros; 403.727 toneladas de porte bruto; e 199.959 toneladas de arqueação bruta (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 6 e 93).

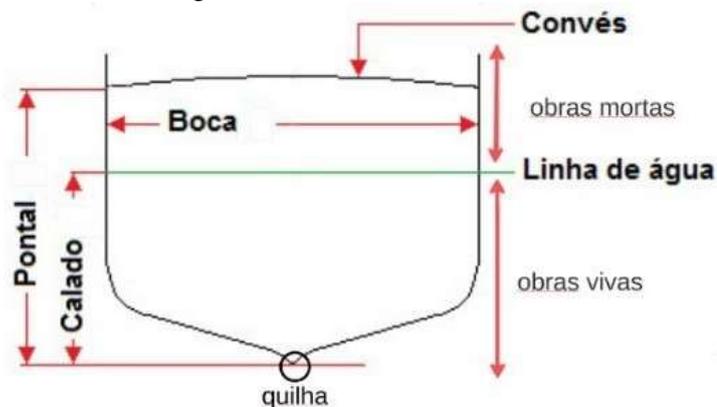
As imagens a seguir possibilitam melhor visualização da embarcação e dos referidos termos:

Imagem 3 - Comprimento do navio



Fonte: MAR E MARINHEIROS (2018). Adaptado pelo autor.

Imagem 4 - Características do navio



Fonte: CTB (2020). Adaptado pelo autor.

O comprimento equivale à medida longitudinal do navio. A boca corresponde à medida transversal. O pontal é a altura total do navio, normalmente medida da quilha<sup>12</sup> até o

<sup>12</sup> Peça estrutural longitudinal que se estende da proa a popa, compondo a base do casco.

convés principal<sup>13</sup>. O calado é a distância vertical entre a linha de água e a base do casco. O porte e a arqueação, embora não demonstrados na figura, já foram previamente mencionados no tópico 2.3.1 deste trabalho, estando relacionados, respectivamente, à soma de todos os pesos que o navio pode embarcar com segurança e a medida do volume total do navio.

#### 4.1.1 Da ocorrência do acidente envolvendo o NM Vale Indonésia

Seguindo adiante, inicia-se a descrição dos fatos ocorridos. Em 04 de setembro de 2013 o navio mercante Vale Indonésia atracou no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira para carregamento de minério de ferro. A operação se iniciou às 20 horas e 35 minutos do dia 04 de setembro de 2013, tendo sido finalizada às 15 horas e 48 minutos do dia 06 de setembro de 2013. A velocidade de carregamento da embarcação durante a operação seguiu os padrões normais, segundo o disposto no relatório final do IAFN nº 16/2013 (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 8; p. 48-50; p. 222-226).

Dessa forma, tendo a operação sido finalizada, o navio carregado desatraca do píer, ainda no dia 06 de setembro de 2013, por volta das 18 horas e 10 minutos, com práctico<sup>14</sup> a bordo, sendo este responsável por a embarcação até o ponto de coordenadas geográficas LAT 02°31'30"S e LONG 44°23'06"W, quando desembarcou às 19 horas (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 8; p. 48-50; p. 222-226).

Uma vez o práctico desembarcado, o comandante assume a direção da embarcação, guiando-a pelo canal de acesso. Ciente das particularidades da baía de São Marcos, o comandante decide fundear o navio na área de fundeio nº 2 (dois), uma vez que as águas nas proximidades dos pares de boias 3-4 e 1-2 eram rasas, logo, a necessidade de aguardar a preamar, isto é, momento em que a maré está em seu nível mais alto, a acontecer às 19 horas e 47 minutos, para garantir a passagem segura do navio (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 8; p. 47-48; p. 222-226).

Ocorre que, durante o percurso, o comandante se deparou com outra embarcação já fundeada na referida área, razão pela qual optou pelo deslocamento até a área de fundeio de nº 1 (um). Após passar pelo par de boias 11-16, cerca de 6 (seis) milhas náuticas<sup>15</sup> de onde

---

<sup>13</sup> O convés corresponde a ao plano horizontal que fecha o casco do navio. O convés principal, por sua vez, corresponde ao mais alto convés que se estende de popa a proa.

<sup>14</sup> Profissional da praticagem, isto é, do serviço de auxílio a condução da embarcação. Normalmente utilizado em áreas que apresentam restrições à segurança navegação.

<sup>15</sup> Unidade de medida de medida de comprimento utilizada pela navegação marítima e que equivale a equivalente a aproximadamente 1.852 metros.

pretendia fundear, o navio muda o rumo para bombordo (BB)<sup>16</sup> e passa a navegar fora do canal de acesso balizado<sup>17</sup>, por decisão do comandante (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 8; p. 47-48; p. 222-226).

Por volta das 22 horas e 56 minutos do dia 06 de setembro de 2013, no ponto de coordenadas geográficas LAT 01°57'7"S e LONG 44°03'8"W, as obras vivas da embarcação tocam o alto fundo da baía<sup>18</sup>, momento em que a tripulação ouviu grande estrondo e sentiu vibração forte na estrutura do navio. Após o contato, o navio girou e adernou<sup>19</sup> para boreste (BE)<sup>20</sup>(CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 47-48; p. 107-108; p. 222-226).

No momento do contato, a embarcação navegava com velocidade de 6 (seis) nós<sup>21</sup>, carregando 393.610 (trezentos e noventa e três mil seiscentos e dez) toneladas de minério de ferro, e calado de 23 (vinte e três) metros. As cartas náuticas do local indicavam profundidade de cerca de 21(vinte e um) a 23 (vinte e três) metros, revelando, portanto, uma conjuntura de risco diante da incompatibilidade de medidas, o que acabou por acarretar ocorrência de água aberta, acidente este já descrito no item 2.3.4 do presente estudo. (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 213-220).

Fora identificado rasgos no casco do navio, que possibilitaram o ingresso de água nos tanques de lastro<sup>22</sup> n° 2 e 3 BE, bem como no espaço vazio<sup>23</sup> n° 2 BE, além de outras avarias em outros tanques e espaços, no entanto, sem entrada de água. A flutuabilidade do navio, no entanto, não fora comprometida, visto que a ocorrência fora contida por meio do sistema de bombeamento dos tanques de lastro, que possibilitou que o nível de água se mantivesse estabilizado (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 6; p. 9; p. 226).

Segundo o depoimento do comandante, anexado aos documentos do inquérito, a decisão de navegar fora do canal fora tomada levando em consideração que o navio navegava com calado de 23 (vinte e três) metros e que a velocidade da corrente, somados ao peso do navio, dificultariam a manobra dentro do canal nas proximidades das boias 1-2 e 3-4, havendo riscos

---

<sup>16</sup> Lado esquerdo da embarcação, considerando a proa como frente.

<sup>17</sup> Precisamente definido por meio de sinalização náutica.

<sup>18</sup> Elevações na superfície do fundo do mar que podem vir a representar perigo à navegação.

<sup>19</sup> Adernamento corresponde a inclinação do navio para um de seus lados (bombordo ou boreste).

<sup>20</sup> Lado direito da embarcação, considerando a proa como frente.

<sup>21</sup> Unidade de medida utilizada para medir a velocidade dos navios. 1 (um) nó equivale a 1 (uma) milha náutica por hora, o que quer dizer 1,852 km/h.

<sup>22</sup> Tanques de armazenamento de água de lastro, utilizada para dar estabilidade aos navios.

<sup>23</sup> Espaços vazios de segurança localizado entre anteparas transversais voltados, principalmente, ao isolamento de tanques.

de o navio ser jogado para águas rasas, razão pela qual optou por navegar em rota diversa (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 47-50).

De acordo com os próprios autos do inquérito, os navios da classe *valemax*<sup>24</sup>, da qual faz parte o Vale Indonésia, têm costume de realizar o tipo de viagem feita pela embarcação em questão, no entanto, sempre observando os limites de segurança da região, principalmente com relação à compatibilidade do calado com a profundidade do canal. Vale ressaltar que a baía possui vários bancos de areia e altos fundos, o que torna imprescindível que os *valemaxes* trafeguem, exclusivamente, pelo canal de acesso balizado e dragado, com a garantia dos 23 (vinte e três) metros de profundidade (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 224-225).

Levando em consideração as informações apuradas pelo IAFN nº 16/2013, a Autoridade Marítima, isto é, a Capitania dos Portos do Maranhão, aponta como causa determinante do acidente de água aberta envolvendo o graneleiro Vale Indonésia a saída indevida do Canal de Acesso balizado da Baía de São Marcos, que gerou o contato do casco do navio com alto fundo submarino, ocasionando a entrada de água na embarcação (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2013, p. 225-226).

Percebe-se, dessa maneira, a importância da correta definição dos canais, com seu respectivo sistema de sinalização, bem como constante manutenção e verificação de seus limites, para garantir a navegação segura, atribuição conferida à autoridade portuária. Uma vez cumprindo com seu papel, não há que se falar em atribuição de responsabilidade para a referida entidade quando da ocorrência de acidentes, principalmente quando estes ocorrem em razão de desvio do canal balizado.

#### **4.2 NM *Stellar Banner***

Esta seção se preocupa em evidenciar a sequência de acontecimentos do acidente de navegação envolvendo o graneleiro *Stellar Banner*, ocorrido, também, na baía de São Marcos, em São Luís do Maranhão, tendo como base os dados do Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação - IAFN de nº 11/2020, voltado à apuração do referido acidente.

Assim como anteriormente feito, entende-se pertinente iniciar a descrição do caso apresentando as características da embarcação *Stellar Banner*. Trata-se de navio de carga do

---

<sup>24</sup> Frota de navios graneleiros da empresa Vale S.A. voltada a transporte de minério.

tipo graneleiro com 339.97 metros de comprimento; 29.77 metros de pontal; 55 metros de boca; 21.87 metros de calado; e 338,505 toneladas de porte bruto. Uma vez já tendo sido feita a demonstração e explicação desses termos na seção anterior, partiremos para exposição da sequência de fatos do evento (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 79).

#### 4.2.1 Da ocorrência do acidente envolvendo o NM *Stellar Banner*

No dia 18 de fevereiro de 2020, o navio *Stellar Banner* atracou no píer IV Norte do Terminal da Ponta da Madeira, na baía de São Marcos, em São Luís do Maranhão, para carregamento, procedimento este que aconteceu dentro dos padrões de normalidade, conforme os autos do inquérito. Uma vez finalizada a operação é iniciada a manobra de desatracação às 14 horas e 41 minutos do dia 24 de fevereiro de 2020, com a presença de dois práticos a bordo, que desembarcaram às 15 horas e 20 minutos do mesmo dia, após cruzarem o percurso de praticagem obrigatória (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 8; p. 443; p. 474).

Desembarcados os práticos, o Comandante deu continuidade à viagem, aumentando pouco a pouco a velocidade empregada no canal de acesso, de modo que a navegação seguiu normalmente até as proximidades do par de 5-6. Por volta das 20 horas e 30 minutos, o Comandante altera o curso do navio, deixando de seguir o plano de navegação. Às 21 horas e 18 minutos, o navio guina para bombordo, a fim de passar a BE das boias, dessa forma, sair do canal. Pouco tempo depois, é acionado o piloto automático e as máquinas à toda força adiante, ajustando os parâmetros para navegação em mar aberto (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 9; p. 435; p. 474).

Uma vez mudado o curso da embarcação para que navegasse fora do canal, por volta das 21 horas e 30 minutos do mesmo dia, fora sentida forte vibração na estrutura do navio. A embarcação, no momento com velocidade de 12,5 nós, havia colidido com objeto não identificado na posição LAT 01°42'21"S e LONG 043°42'24"W (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 9; p. 435; p. 474).

O navio, então, fora retirado do piloto automático e o Comandante assume a condução manual, ordenando a redução de velocidade do navio e a vistoria dos espaços da embarcação. Às 21 horas 32 minutos o alarme do espaço vazio de vante (*peak void*)<sup>25</sup> é

---

<sup>25</sup> Compartimentos estanques localizados na proa e na popa do navio, delimitados por anteparas, que impedem a entrada de água no navio em caso de acidentes.

disparado, sendo seguido pelo disparo do alarme de alagamento do duplo fundo (*duct keel*)<sup>26</sup>, o que indica alagamento do local. A checagem da embarcação detectou ainda entrada de água nos tanques de lastro nº 1 (um) e nº 2 (dois) BE. Diante da situação, o comandante se prepara para fundear o navio, tendo lançado a ancora às 00 horas e 46 minutos do dia 25 de fevereiro de 2020 (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 17-18; p. 82-85; p. 435; p. 474).

Nas 6 (seis) horas que sucederam o evento o navio permaneceu fundeado e foi constatado que o sistema de bombeamento não tinha capacidade suficiente para dar vazão ao volume de água que entrava na embarcação. Constatou-se, então, que a permanência do navio naquela situação acarretaria risco à vida dos tripulantes e a carga carregada, razão pela qual foi tomada a decisão de encalhe do graneleiro (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 82-85; p. 435-436).

Conforme já mencionado no item 3.2.2 deste trabalho, o encalhe, quando realizado de maneira voluntária, com intuito de evitar danos maiores, é denominado *varação* (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2003). Sendo assim, o navio retoma navegação às 5 horas e segue direcionado as águas rasas, de modo que a *varação* foi efetuada às 6 horas e 15 minutos do dia 25 de fevereiro de 2020 na posição LAT 01°42'3"S e LONG 043°42'4"W em banco de areia (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 18; p. 435; p. 474).

Realizada a *varação*, o navio permaneceu estável com inclinação, até o momento de sua reflutuação, conforme pode ser observado a seguir:

---

<sup>26</sup> Duas placas solidas que se estendem ao longo do comprimento, posicionadas paralelamente uma da outra criando um fundo duplo para a embarcação. A área entre as placas forma um espaço estanque e que pode ser utilizado para armazenamento de produto tais como óleo, água, água de lastro.

Imagem 5 - Stellar Banner e embarcações de apoio



Fonte: CORREIO BRASILIENSE (2020)

Imagem 6 - Stellar Banner adernado



Fonte: G1 (2020)

No momento do evento danoso, a embarcação carregava 294.871 toneladas de carga, das quais 140 toneladas eram de óleo diesel e 3.500 toneladas eram de óleo combustível, segundo o depoimento do chefe de máquinas do navio (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 46-48). Por essa razão, mesmo não dispondo de informações

oficiais, a mídia de todo Brasil tratou de ocupar suas manchetes com o acidente, diante do risco de vazamento das substâncias a bordo e possível dano ambiental grave. Diante da situação, o Centro de Comunicação Social da Marinha do Brasil – CCSM passou a emitir notas à imprensa em seu *website* a respeito da ocorrência, como forma de informar a população e evitar a veiculação de informações não verdadeiras.

No dia 27 de fevereiro de 2020 foram detectadas manchas de óleo nas proximidades do navio, razão pela qual no dia 29 de fevereiro de 2020 o IBAMA sobrevoou a área, detectando vazamento de cerca de 308,8 litros de óleo (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 630; p. 632). Embora os impactos ambientais oriundos do evento do acidente sejam de indiscutível relevância, dissertar a respeito do tema foge da linha objetiva do trabalho, razão pela qual não nos estenderemos quanto a esse ponto.

Importante ressaltar que durante o período em que a embarcação ficou encalhada, a situação era continuamente supervisionada. O *Stellar Banner* dispunha de apoio e monitoramento constantes, através de navio de apoio oceânico, navio de apoio hidroceanográfico, helicóptero, embarcações da Capitania dos Portos, rebocadores, drones e embarcações de suporte à atividade de contingência de derramamento de óleo, conforme nota emitida no dia 10 de março de 2020 (CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA - CCSM, 2020a).

A *Polaris Shipping*, armadora da embarcação, designou a empresa *Ardent Global* para fazer as avaliações e inspeções necessárias, da maneira mais rápida possível, de modo a possibilitar a elaboração de plano de ação. Em 11 de março de 2020 fora iniciada a manobra de retirada de óleo do *Stellar Banner*, sendo finalizada na data de 13 de abril, conforme as notas emitidas nas respectivas datas (CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA – CCSM, 2020b e 2020c).

No dia 16 de abril de 2020 iniciou-se a operação de remoção de carga dos porões do navio, medida necessária à sua reflutuação, conforme notas dos dias 16 e 17 de abril. A operação foi finalizada em 02 de junho de 2020. O minério de ferro a bordo fora alijado, uma vez sendo esta considerada a melhor solução levando em conta a segurança das pessoas, do meio ambiente e da embarcação (CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA – CCSM, 2020d; 2020e; 2020f)

Conclusas as fases de remoção de materiais a bordo, procedeu-se para a operação de reflutuação, concluída em 03 de junho de 2020. A partir daí foi possível melhor avaliação da situação estrutural do navio, por meio de inspeções com apoio de mergulhadores e veículo submarino (CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA - CCSM, 2020g;

2020h). A conclusão da análise apontou severo comprometimento da estrutura física da embarcação, tornando-a inapta para navegar, razão pela qual o graneleiro foi alijado<sup>27</sup> em 12 de junho de 2020, no ponto de coordenada geográfica LAT 01°16'S e LONG 043°02'W.

O relatório final do IAFN de nº 11/2020 aponta como causa determinante do acidente envolvendo o navio mercante *Stellar Banner* a negligência do Comandante de navegar fora do canal de acesso dragado e balizado, fazendo com que a embarcação viesse a colidir com objeto não identificado, levando a posterior varação e, por fim, ocasionando na incapacidade do navio para operar, resultando em seu alijamento (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 650).

De acordo com o Comandante, a decisão de navegar por fora do canal baseou-se em procedimento de batimetria<sup>28</sup> realizada no local, assim como nas informações das cartas náuticas e nos cálculos de calado e folga abaixo da quilha (UKC – *Under Keel Clearance*)<sup>29</sup> por ele elaborados. Nesses moldes o calado seguro para tráfego era de 23,5 metros, enquanto que a profundidade do canal nos pontos das boias 1-2 e 3-4 era de 23 metros, logo, incompatíveis. Por essa razão decidiu navegar por fora do canal, onde havia profundidade suficiente para navegar com segurança, de acordo com os cálculos e informações por ele utilizados (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 36-38).

Ocorre que, a perícia realizada nos autos do IANF nº 11/2020 constatou significantes inconsistências de dados entre aquilo que foi previsto no planejamento de viagem e o que realmente foi realizado durante a expedição. De início, era planejado o tráfego até o final do canal de acesso, disposição esta desrespeitada pelo Comandante. Ademais, os valores utilizados para realização dos cálculos anteriormente mencionados estão em desacordo às circunstâncias fáticas do acidente (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 9-10).

Nesse sentido, o horário, a altura da maré, a velocidade do navio e o deslocamento previstos no planejamento de viagem e utilizados pelo Comandante para realização dos cálculos diferem dos valores correspondentes ao momento da passagem. Desse modo, o calado do navio era de 21,5 metros e, segundo o planejamento de viagem, a profundidade pretendida era de 22,23 metros, ocorre que, no momento da passagem, a profundidade era de 21,45 metros, logo, incompatível com a embarcação, o que ocasionou o acidente (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 647-648).

---

<sup>27</sup> Lançado ao mar.

<sup>28</sup> Procedimento para medição de profundidade.

<sup>29</sup> Espaço de água entre o fundo do mar e a quilha do navio.

Sendo assim, levando em consideração os dados do procedimento de batimetria realizado pela empresa Vale S.A, que apontam a profundidade de 23 (vinte e três) metros para os trechos mais rasos do canal em questão, caso o navio tivesse seguido o plano de navegação mantendo seu curso no canal de acesso balizado pela Autoridade Portuária, o acidente não teria ocorrido (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 647).

Tanto no acidente do *Stellar Banner* quanto no acidente do Vale Indonésia, a determinação do canal, com sua regular manutenção e indicação por meio de sinalização náutica, são imprescindíveis para garantir a segurança da navegação. Percebe-se que nos casos em questão não houve atribuição de responsabilidade à Autoridade Portuária, já que esta cumpriu com seu encargo de manter o canal de acesso, parte integrante da área do porto organizado, em condições adequadas de uso, resguardando, assim, a passagem das embarcações.

#### **4.3 Análise dos casos e o papel da Autoridade Portuária**

As 2 (duas) seções anteriores voltaram-se a descrever a ocorrência dos acidentes envolvendo os navios mercantes Vale Indonésia e *Stellar Banner*. Em ambos os casos as embarcações levantaram nos píeres do Terminal da Ponta da Madeira – TUP, da empresa Vale S.A., localizado na baía de São Marcos, em direção a alto mar.

É perceptível que o trabalho tem como cerne os portos públicos e suas poligonais, com enfoque nos canais de acesso, sendo estes componentes essenciais da porção marítima da área do porto organizado. Dessa forma, tratar de acidentes relativos a embarcações provenientes de terminal de uso privado pode, num primeiro momento, parecer inadequado. Por essa razão, retomaremos à ideia de empreendimentos portuários estatais e não estatais mencionados no item 2.2 do presente trabalho para esclarecer a aparente incoerência.

Conforme já mencionado, a Lei nº 12.815 de 2013 prevê diferentes tipos de instalações portuárias que, segundo suas características, podem ser divididas em 2 (dois) grandes grupos: empreendimentos portuários estatais e empreendimentos portuários não estatais.

Importante ressaltar que o estabelecimento de uma instalação portuária, seja ela pública ou privada, demanda logística estratégica estruturada que possibilite o acesso ao porto pelas vias terrestres e marítimas, garantindo a movimentação de pessoas e/ou cargas pelos dois sentidos.

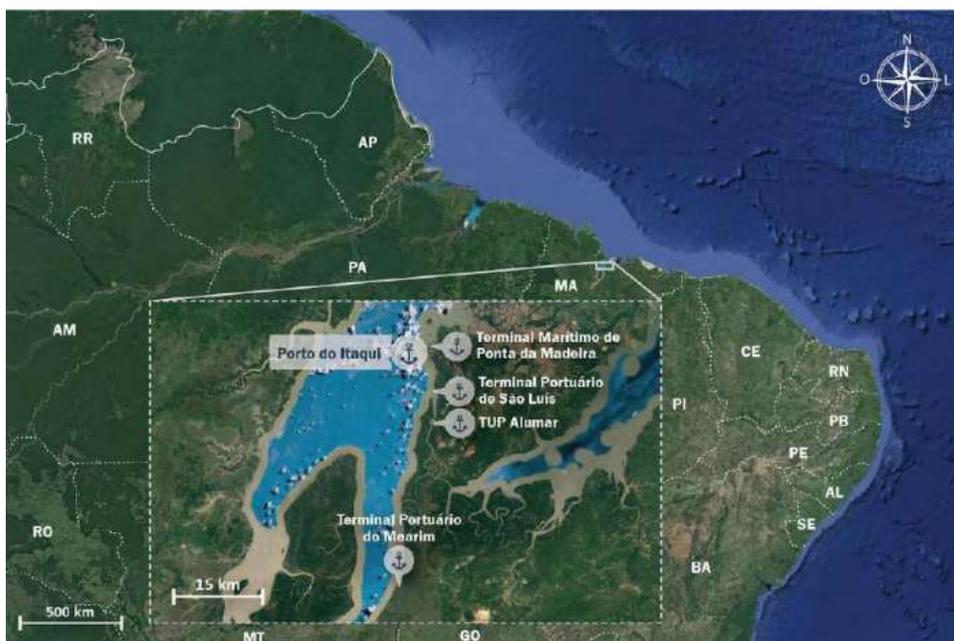
Por essa razão, em se tratando de empreendimentos estatais (portos organizados), isto é, criados e organizados pelo Poder Público, o Estado toma a providência de fornecer toda a infraestrutura acessória necessária à viabilização da atividade, tais como acesso marítimo, rodoviário, ferroviário, retroporto, dentre outros (ROSILHO; SUNDFELD, 2020, p. 311-312).

Os empreendimentos não estatais, dos quais fazem partes os terminais de uso privado - TUPs, como o Terminal da Ponta da Madeira, são criados e administrados pela iniciativa privada mediante autorização do poder concedente (BRASIL, 2013). Por essa razão, não contam com o suporte do Estado para sua estruturação, sendo atribuição de seu próprio encargo. No entanto, é possível que um empreendimento portuário não estatal localizado nas proximidades de empreendimento estatal se aproveite da infraestrutura pública já existente. Nesse sentido:

A infraestrutura do porto público evidentemente é criada para apoiá-lo, mas é normal que eventuais externalidades positivas dele irradiadas para seu entorno possam beneficiar a todos (pessoas e empresas em geral, portuárias ou não), sem que isso caracterize um benefício indevido. Trata-se, nesse caso, de uso comum, não exclusivo de infraestrutura geral colocada à disposição da sociedade em geral (ROSILHO; SUNDFELD, 2020, p. 317-318).

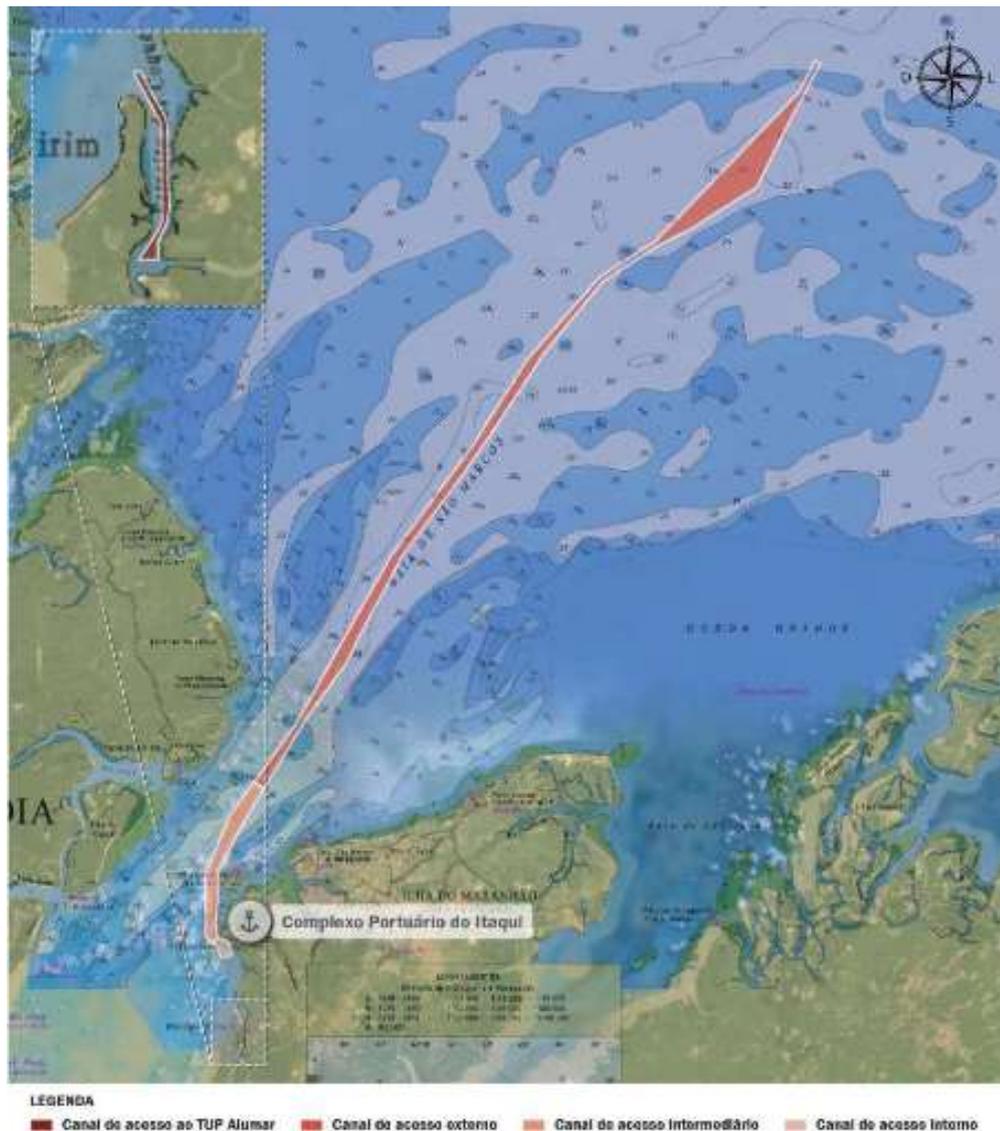
Por essa razão, é comum que os canais de acesso aos portos organizados, sob responsabilidade da Autoridade Portuária, sejam utilizados pela coletividade de instalações portuárias localizadas nas áreas adjacentes à poligonal. É o que acontece em São Luís do Maranhão, conforme ilustrado nas figuras a seguir:

Imagem 7 - Complexo Portuário do Itaqui



Fonte: EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – EMAP (2018)

Imagem 8 - Canal de Acesso Complexo Portuário do Itaqui



Fonte: EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – EMAP (2018)

O Porto Organizado do Itaqui, o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira e o TUP Alumar, juntos, compõem o Complexo Portuário do Itaqui, situado na Baía de São Marcos, em São Luís do Maranhão. Logo, em razão de sua proximidade geográfica, as instalações portuárias compartilham o mesmo canal de acesso, destacado em vermelho na figura de número 8 (oito).

Por conseguinte, mesmo que o Vale Indonésia e o *Stellar Banner* tenham operado na instalação privada do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, a via de acesso por eles utilizada é comum à todas as instalações da região. Dessa forma, sendo o propósito do trabalho a análise do papel da Autoridade Portuária no caso de acidentes com embarcações ocorridas nos canais de acesso de sua influência, os casos concretos estudados nas seções anteriores se mostram pertinentes para a conclusão dos objetivos da pesquisa.

Conforme anteriormente apresentado, o fato danoso envolvendo o NM Vale Indonésia ocorreu às 22 horas e 56 minutos do dia 06 de setembro de 2013, no momento em que a embarcação colide com alto fundo, gerando avarias no casco que comprometem a estrutura do navio. Resta configurada a ocorrência de água aberta, acidente decorrente de abertura nas obras vivas do navio, que permite o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, nos moldes do item 0106, “a”, V da NORMAM-09/DPC (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2014, p. 211-226; DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2013).

O acidente do NM *Stellar Banner*, ocorrido às 21 horas e 30 minutos do dia 24 de fevereiro de 2020, envolve uma sequência de eventos que tornam o caso mais complexo do que o anterior. De início, o navio se choca com objeto não identificado, gerando significativo comprometimento do casco, ocasionando a entrada de água nos espaços internos. Diante da impossibilidade de controle da situação pelo sistema de bombeamento, o navio é intencionalmente encalhado com o objetivo de resguardar a vida dos tripulantes a bordo. Posteriormente, a sociedade classificadora atesta a impropriedade do navio para navegação, diante da extensão do dano em sua estrutura, razão pela qual a embarcação é alijada ao mar (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020a, p. 638-650).

Logo, seguindo o disposto no item 0106 da NORMAM-09/DPC, tem-se, em sequência, a ocorrência de: colisão, isto é, choque mecânico da embarcação contra qualquer objeto que não seja outra embarcação, nesse caso, contra objeto não identificado; água aberta, que corresponde à ocorrência de abertura nas obras vivas que possibilitem a entrada de água no navio; varação, que equivale ao encalhe da embarcação para evitar que evento mais danoso sobrevenha; e, por fim, alijamento, que é ato deliberado de lançar carga ou bens ao mar, no caso em questão, a própria embarcação, sendo a destinação mais adequada, levando em consideração os aspectos ambientais, conforme as informações do IAFN (DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC, 2013).

Como se percebe, as circunstâncias fáticas dos 2 (dois) acidentes se assemelham. O Vale Indonésia, diante da necessidade de aguardar a maré alta para passar pelas proximidades das boias 1 e 2, navegou normalmente pelo canal a fim de lançar âncora na área de fundeio nº 1 (um). Ocorre que, por decisão do Comandante, ao passar pelo par de boias 11-16, a velocidade de propulsão foi reduzida e o navio passou a navegar fora do canal, até que nos pontos de coordenadas LAT 01°57’7” e LONG 044°03’8”W colidiu com alto fundo, ocasionando a entrada de água na embarcação.

Já no caso do *Stellar Banner*, após o desembarque do prático, a embarcação segue navegando normalmente pelo canal, conforme plano de navegação, até que na altura do par de boias 5-6 o Comandante decide mudar o curso do navio, em direção aos pares de boia 1-2 e 3-4, para passar a BE delas, ou seja, por fora do canal, já que, segundo ele, o calado era incompatível com a profundidade da via naquele momento. A mudança de rumo ocorre às 21 horas e 18 minutos e, pouco tempo depois, às 21 horas e 30 minutos, a embarcação colide com objeto não identificado, nos pontos de coordenada LAT 01°42'21”S e LONG 043°42'24”W, ocasionando dano ao casco e entrada de água na embarcação.

Em ambos os casos, os relatórios finais do IAFN nº 16/2013 (Vale Indonésia) e IAFN nº 11/2020 (*Stellar Banner*) concluem que a causa determinante dos eventos foi a saída indevida dos navios do Canal de Acesso balizado da Baía de São Marcos, em desrespeito aos planos de navegação e as normas de segurança do tráfego aquaviário, em especial do RIPEAM e da RLESTA. Ainda, a Capitania dos Portos do Maranhão afirma que, caso os navios tivessem seguido o percurso do canal até o final, como é indicado, os acidentes não teriam acontecido (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2014, p. 225-226; 2020, p. 649-650).

Conforme já mencionado, o RIPEAM corresponde ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, promulgado pelo Decreto nº 68.028 de 1971. A convenção estabelece uma série de regras que devem ser observadas pelas embarcações durante a expedição marítima para garantir a segurança da navegação e assim evitar a ocorrência de acidentes.

A Regra 6 da normativa supracitada diz respeito a necessidade de a embarcação navegar em velocidade segura, levando em consideração “o estado do vento, do mar e das correntes, bem como a proximidade de perigos à navegação” e, ainda, “o calado da embarcação em relação à profundidade disponível” (BRASIL, 1971). Desse modo, resta claro que as duas embarcações, Vale Indonésia e *Stellar Banner*, violaram a referida disposição, ensejando, portanto, enquadramento no art. 23, IV da RLESTA, promulgada pelo Decreto nº 2.596 de 1998, que aponta como infração às normas de tráfego o descumprimento de regras do RIPEAM.

Ademais, pode-se dizer que houve violação do NCPC - Normas e Procedimentos para a Capitania Dos Portos do Maranhão, que estabelece normas e procedimentos a serem seguidos pelos navios que trafegam na baía de São Marcos, apresentando as peculiaridades da navegação na região (CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA, 2020b). Tal prática representa, também, infração às normas de tráfego nos moldes do art. 23, V da RLESTA,

em razão de descumprimento de regras regionais estabelecidas pelo representante local da Autoridade Marítima, ou seja, pela Capitania dos Portos (BRASIL, 1998).

Diante dessas constatações, não há que se falar em atribuição de responsabilidade à Administração do Porto, visto que os acidentes em questão decorreram, exclusivamente, de fator operacional, isto é, em razão dos navios, por deliberação do Comandante, terem navegado fora da área precisamente demarcada pela Autoridade Portuária como segura à navegação.

Ademais, como já dito, a Lei nº 12.815 de 2013, em especial os artigos 17 e 18, elenca as atribuições da Administração do porto organizado, identificada como Autoridade Portuária. Dentre elas, cumpre-se destacar: estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto; estabelecer e divulgar o calado máximo capaz de ser recebido na região; estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões das embarcações que trafegarão, levando em consideração as características físicas da área; autorizar a entrada e saída, o fundeio e o tráfego de embarcações (BRASIL, 2013).

À Autoridade Portuária, então, compete a administração do Porto Organizado, e, conseqüentemente, das instalações e infraestruturas que o compõem, como é o caso dos canais de acesso. Dessa forma, é possível perceber, por meio da leitura dos dispositivos mencionados, que a Autoridade Portuária é responsável pela definição, manutenção, operação e gestão dos canais de acesso, logo, suas atribuições envolvem uma série de serviços atreladas a cada uma dessas funções, dentre as quais se pode mencionar:

Serviços de manutenção: batimetria do canal e áreas de fundeio [...], modelagem de ondas no canal e áreas de fundeio externas; correntometria na área de influência; dados maregráficos, sinalização e balizamento do canal de acesso; estudo para a redefinição das áreas de fundeio e canal de acesso com registro/homologação na Autoridade Marítima; dragagem de manutenção; Serviços de controle e gestão: visualização e planilhamento de todos os navios que entram e saem do Canal de Acesso e Áreas de Fundeio (Sistema AIS); sistema de comunicação com os navios [...]; distribuição eficiente e segura dos navios nas áreas de fundeio; definição da ordem de acesso ao canal [...]; conhecimentos de fatos atípicos nas áreas de fundeio e/ou canal de acesso – informação à Autoridade Marítima e demais autoridades; informação à autoridade marítima sobre quaisquer acidentes e/ou incidentes ocorridos na área; informar aos TUPs, sob demanda, informações sobre navios específicos (HECKLER, 2020, p. 16).

Nota-se, por conseguinte, que todas as atribuições, de forma geral, estão relacionadas a um fim último: garantir a segurança da navegação. Sendo assim, a Autoridade Portuária define o canal, levando em consideração todas as particularidades físicas locais, bem como as demais mencionadas na seção 2.3.1 deste estudo, encarregando-se de fazer sua delimitação precisa por meio do uso de sinalização náutica, de modo a estabelecer um percurso seguro para que as embarcações possam transitar.

A Administração do Porto, além disso, realiza uma série de procedimentos para manter os canais em condições adequadas de uso, avaliando constantemente as questões relativas a, por exemplo, sedimentação de material de fundo, marés, condições climáticas e deslocamento dos sinais de auxílio à navegação, dentre outras. Ainda, é responsável por coordenar todo o tráfego aquaviário na área interna do porto, nos canais de acesso, baía de evolução e fundeadouros, garantindo, assim, um trânsito ordenado e eficiente.

A respeito deste último ponto é interessante ressaltar a NORMAM-26/DHN que corresponde as Normas da Autoridade Marítima para Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS). Nos moldes da norma supracitada, trata-se de um sistema de auxílio eletrônico à navegação, de que possibilita o monitoramento do tráfego aquaviário tendo como escopo a segurança da vida humana, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente (DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO – DHN, 2018).

A Autoridade Portuária, para desempenho do referido serviço, pode utilizar o sistema AIS - *Automatic Identification System* voltado apenas ao monitoramento do tráfego, possibilitando a identificação dos navios dispostos dentro da área de alcance do VTS, bem como o acompanhamento desses e a troca de informações de forma automática (CENTRO INTEGRADO DE SEGURANÇA MARÍTIMA - CISMAR, 2020).

Ou ainda, o VTMISS - *Vessel Traffic Management and Information System*, que corresponde a sistema de gerenciamento e informação do tráfego aquaviário, que permite a participação ativa da Autoridade Portuária nas atividades de administração e gerenciamento do tráfego, por meio da possibilidade de prestar auxílio direto e em tempo real as embarcações, garantindo assim maior eficiência nas atividades marítimas e portuárias (DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO – DHN, 2018).

Logo, a utilização desses sistemas possibilita que a Autoridade Portuária consiga desempenhar, de forma eficiente, grande parte das atribuições a elas conferidas, pelo menos no que diz respeito aos serviços relacionados a controle e gestão do tráfego dos canais de acesso, áreas de fundeio e baías de evolução.

O papel da Autoridade Portuária é, de maneira geral, o de garantir, por meio dos serviços de manutenção e gestão do canal de acesso, o tráfego seguro de embarcações, evitando a ocorrência de incidentes. Por essa razão, os eventos danosos estudados neste capítulo não importam em atribuição de responsabilidade para a Administração do Porto, já que esta não teve contribuição para a ocorrência do acidente. Pelo contrário, os eventos se sucederam em decorrência das embarcações não terem respeitado as indicações de segurança da Autoridade Portuária.

Caso os acidentes tivessem ocorrido dentro do canal de acesso e a Autoridade Portuária, por descumprimento de duas atribuições, tivesse contribuído para a ocorrência do evento, teria ela tomado parte quando das atribuições de responsabilidade, no entanto, não foi este o caso nas situações tratadas.

Um ponto importante a ser ressaltado é que, mesmo nos casos de não atribuição de responsabilidade à Administração (responsabilidade neste ponto compreendida como contribuição para ocorrência do evento), existe o dever de auxílio desta, quando da ocorrência de incidentes nas áreas de influência do porto organizado. Trata-se de diretiva da Norma Regulamentadora nº 29, que estabelece como atribuição da Administração do Porto a elaboração do Plano de Controle de Emergência – PCE e do Plano de Ajuda Mútua – PAM (BRASIL, 1997).

O PCE é voltado a especificar os possíveis cenários de acidentes na poligonal do porto e em suas áreas de influência, bem como, estabelecer os procedimentos a serem tomados para controle da situação e mitigação dos danos causados. Trata-se de documento individual, de modo que, todas as empresas que atuam na área devem elaborar seu respectivo Plano de Controle de Emergência, identificando os riscos atinentes às atividades por elas desenvolvidas (EMAP, 2018, p. 6-7).

Os PCEs das empresas atuantes na área de influência do porto servem para instrução do PAM, que visa estabelecer uma rede de auxílio em se tratando da ocorrência de incidentes. O dever de auxílio imposto pelo PAM não é exclusivo da Autoridade Portuária, mas envolve todas as empresas internas e parceiras que atuam na área do Complexo Portuário, de modo a estabelecer um sistema de atendimento de emergências preciso e eficiente. Sendo assim, independentemente de ter ou não contribuído para o evento, em caso de ocorrência de emergência, a Autoridade Portuária tem o dever de prestar auxílio naquilo que for possível, para mitigação do dano e controle da situação (EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – EMAP, 2015).

Ainda, em se tratando de poluição por óleo, o CONAMA – Conselho Nacional de Meio Ambiente, dispõe, por meio da Resolução nº 398 de 1996, que:

Art. 1º Os portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, plataformas, as respectivas instalações de apoio, bem como sondas terrestres, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares deverão dispor de plano de emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, na forma desta resolução.

O Plano de Emergência Individual – PEI de que trata o artigo deve ser elaborado de maneira integrada ao respectivo Plano de Área, por determinação da normativa supracitada, bem como por disposição da Lei nº 9.966 de 2000. Nestes moldes:

Art. 7º §1º No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes (BRASIL, 2000).

Dessa forma, do mesmo modo que o PCE e o PAM, o PEI corresponde a procedimento individual, que estabelece plano de ação a ser seguido quando da ocorrência de acidentes envolvendo derramamento de óleo, enquanto que o PAM tem uma abrangência macro, integrando os diferentes PEIs das instalações portuárias de uma determinada região, de modo a criar uma rede eficiente de resposta.

À Autoridade Portuária compete a administração do porto organizado e, conseqüentemente, dos canais de acesso que compõem sua parte marítima. A lei é clara ao estabelecer como atribuições da administração o dever de estabelecer, manter, balizar e gerenciar o canal de acesso que liga o mar aberto aos berços dos terminais portuários.

A partir daí a Autoridade Portuária realiza uma vasta variedade de atividades, dentre elas: batimetria de áreas navegáveis, modelagem de ondas, correntometria, avaliação de movimentação de sedimentos, dragagem de manutenção, dentre várias outras, no intuito de definir, perfeitamente, o trecho seguro para que os navios consigam entrar e sair dos diferentes complexos portuários.

Para isso, é realizado balizamento do referido espaço, isto é, a identificação precisa do trecho seguro, por meio de sistema de sinalização náutica, que permite a identificação visual do percurso a ser seguido pelo navio. Além disso, a Autoridade Portuária, visando a passagem segura pelo canal, também se torna responsável pela administração e gerenciamento do tráfego de embarcações, razão pela qual tem o dever de monitorar os navios dispostos na área e acompanhar a movimentação destes, inclusive, definindo a ordem de acesso ao canal.

Ainda, é indispensável que seja mantido canal de comunicação entre os navios e a Administração do porto, no intuito de possibilitar a troca de informações e o auxílio a navegação, principalmente no caso de existência de condições que representem risco a expedição.

Dessa forma, mais uma vez, ressalta-se que o papel principal da Autoridade Portuária é o de garantir a segurança da navegação, por meio do balizamento, manutenção, operação e gestão do canal de acesso, de modo que este se mantenha em condições adequadas de uso e precisamente delimitado, estabelecendo o trecho em que as embarcações podem atravessar com segurança e de maneira ordenada, evitando a ocorrência de acidentes.

Cumprindo com suas obrigações, não há que se falar, pois, em atribuição de responsabilidade à Autoridade Portuária quando da ocorrência de acidentes nos canais de acesso. Nesse caso, em razão da interpretação sistemática das disposições da Lei nº 12.815 de 2013 em consonância com as atribuições referentes a PCE-PAM e PEI-Plano de Área, é imputado a Administração do porto apenas o dever de prestar auxílio, naquilo que for possível, para o controle da situação, quando as circunstâncias fáticas do evento se estenderem para além da capacidade de resposta do causador do acidente (SANTOS PORT AUTHORITY, 2015).

A responsabilidade somente pode ser atribuída se, em razão do descumprimento de suas obrigações, quais sejam, definição, manutenção, operação e gestão do canal, a Administração contribuir para a ocorrência do fato danoso.

## 5 CONCLUSÃO

O presente trabalho se estrutura em torno dos riscos que envolvem a atividade de navegação, em especial, a ocorrência de acidentes de navegação sucedidos nos canais de acesso aos portos, de modo a se questionar qual seria o papel da Autoridade Portuária uma vez ocorrendo tais eventos. Portanto, ao longo do texto são trazidas questões específicas consideradas necessárias à resolução da problemática levantada.

Dessa forma, a dissertação tem início com uma breve exposição do histórico da legislação portuária brasileira, que nos permite acompanhar as etapas de evolução do setor, visto que cada uma das previsões normativas citadas, de certo modo, traz consigo um quê de inovação em relação ao que era previsto anteriormente, contribuindo para o desenvolvimento portuário nacional.

Com relação a esse ponto, merece destaque a Lei nº 8.630 de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que visava adequar o setor portuário à política econômica nacional dos anos 90, momento conhecido pela sobreposição do privado sobre o público, marcado pelos processos de privatização. Por essa razão, percebe-se um forte incentivo à intervenção privada no setor como forma de estimular a competição dos terminais, atrair investimentos e gerar renda ao Estado.

A mencionada lei, portanto, foi responsável pelo fomento da atividade, bem como pelo aumento da participação ativa da iniciativa privada no ramo. Importante ressaltar que, nesse momento, os terminais de uso privativo somente poderiam movimentar carga própria, situação que gera instabilidade ao setor, visto que os terminais privados que não movimentavam carga própria continuaram a operar, indo de encontro à lei e aqueles que seguiam as previsões legislativas pleiteavam pela movimentação de cargas alheias.

Nesta seara, se insere o advento da Lei nº 12.815 de 2013 – Nova Lei dos Portos, que estabelece novo marco regulatório ao setor, responsável por grandes transformações. Conforme foi exposto ao longo do estudo, a nova previsão normativa busca recuperar as disposições passadas atribuindo a elas uma nova roupagem, compatível com as exigências do mercado atual. Levando em consideração os objetivos do trabalho, nos atentamos aos conceitos de porto organizado e área do porto organizado, trazidos pela Nova Lei dos Portos, questões indispensáveis para o desfecho da problemática apresentada.

A definição de porto organizado não sofre significativas alterações com relação às já previstas pelas legislações pretéritas, sendo compreendida como bem público construído e

aparelhado para atender as necessidades de navegação e movimentação de passageiros e/ou cargas e que estejam sob jurisdição de uma Autoridade Portuária.

A área do porto organizado, antes definida exclusivamente como aquela compreendida pelas instalações portuárias, passa a ter delimitação mais precisa, sendo apontada como a área delimitada pelo Poder Executivo que compreende as infraestruturas e superestruturas do porto.

No momento inicial, a área do porto compreendia todas as instalações portuárias que estivessem a ele atrelados, sendo definida meramente por critério territorial, logo, quanto mais instalações portuárias, maior seria a área do porto organizado. Já no momento posterior, com a Lei nº 12.815 de 2013, essa delimitação se torna precisa, sendo especificamente a área reconhecida como tal pelo poder Executivo.

Importante frisar também que o termo “poligonal”, de acordo com pronunciamento da ANTAQ, não se confunde com o termo “porto organizado”, visto que o primeiro corresponde à delimitação geográfica da área do porto, enquanto que o segundo diz respeito a todas as estruturas terrestres e aquáticas localizadas dentro da referida delimitação.

As particularidades de cada um dos elementos citados nos permitem identificar de maneira tangível as instalações que vêm a compor a área do porto organizado. Assim, a área do porto organizado será aquela definida como tal pelo Executivo, por meio de ato do Presidente da República. Portanto, os decretos presidenciais se encarregam de identificar os elementos integrantes da poligonal, como é o caso dos canais de acesso aquaviário.

Percebe-se, então, que a exposição realizada até o momento é indispensável à caracterização dos canais de acesso como sendo parte integrante da área do porto organizado e, logo, sob administração da Autoridade Portuária, compondo o cerne do estudo, na medida em que os casos concretos dos acidentes analisados se sucedem especificamente em razão da navegação por este acessório marítimo.

Dando continuidade, a Lei nº 12.815 de 2013 estabelece como atribuição da Autoridade Portuária o estabelecimento, manutenção e operação dos canais de acesso, com seu respectivo balizamento. A Administração do Porto, por conseguinte, fica encarregada de identificar e demarcar, por meio de sistema de sinalização náutica, o trecho compreendido como seguro à travessia das embarcações do alto mar até os berços do porto.

Por essa razão, é dada especial atenção ao procedimento de definição dos canais de acesso às instalações portuárias, visto que trata-se de um procedimento complexo, que envolve uma série de fatores a serem levados em consideração quando do dimensionamento do canal. A PIANC elenca 5 (cinco) aspectos gerais que se deve ter em vista durante o procedimento,

sendo eles: critérios básicos; elementos que definem um canal; tipos de navio; condições naturais limitantes; e, por fim, erro humano e incertezas de procedimento.

Os fatores acima mencionados foram trabalhados pormenorizadamente ao longo do estudo, no entanto, de uma maneira geral, frisa-se a necessidade de se considerar a segurança da navegação como critério básico do projeto, de modo que todo e qualquer aspecto do procedimento deve ter em vista a segurança da passagem de embarcações pelo percurso a ser definido.

No entanto, conforme já dito, a despeito dos esforços realizados para diminuir os riscos atinentes à atividade da navegação, a ocorrência de acidentes ainda compõe um ponto central no campo marítimo-portuário, razão pela qual grande parte do trabalho se dedica ao estudo dos incidentes de navegação, acidentes e fatos de navegação. Sendo o primeiro um gênero, dos quais fazem parte as espécies fatos e acidentes.

Dentre eles, trata-se de forma mais sucinta dos fatos de navegação, podendo ser compreendidos como os eventos ocorridos em mar que resultam em consequências à navegação que não necessariamente importam em danos. A legislação nacional não se preocupa em definir tais eventos, resumindo-se a apontar as circunstâncias fáticas de sua ocorrência. Sua compreensão é necessária para distingui-los dos acidentes, espécie central do trabalho.

Os acidentes, por sua vez, podem ser caracterizados como os eventos ocorridos em mar que geram algum tipo de dano à atividade de navegação, seja ele material ou imaterial. Uma vez o estudo sendo centralizado na análise de casos ocorridos em território nacional, foi feita a opção de tratar do assunto a partir do ordenamento brasileiro, em especial, por meio da NORMAM-09/DPC, da Marinha do Brasil, que define a ocorrência dos acidentes de: naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento. Para além destes, também se entendeu relevante mencionar os casos de aligeiramento e borrasca.

Embora não se considere pertinente, neste momento, repetir o detalhamento de cada um deles, deve-se enfatizar a indispensabilidade de conhecimento das particularidades e circunstâncias que envolvem cada uma das espécies de acidentes no momento da apuração de um evento danoso, visto que as especificidades de cada caso podem levar a classificações distintas.

Diante das considerações feitas, entende-se viável a análise dos eventos envolvendo os navios mercantes *Vale Indonésia* e *Stellar Banner*. Os dois casos dizem respeito a embarcações que adentraram o Complexo Portuário do Itaqui em São Luís – MA, através do

canal de acesso e, após finalizarem suas respectivas operações no Terminal da Ponta da Madeira, levantaram dos píeres de atracação para seguirem viagem.

Os relatórios finais dos IAFNs apresentados pela Capitania dos Portos do Maranhão apontam que, em ambas as situações, os navios navegavam normalmente pelo canal até que em determinado ponto passam a trafegar por fora do canal de acesso. Sendo assim, o Vale Indonésia e o *Stellar Banner*, por decisão de seus comandantes, desobedecem ao plano de viagem e as normas de segurança do tráfego aquaviário da região ao navegarem fora do trecho precisamente identificado como seguro para passagem.

Ainda, a Autoridade Marítima aponta que, caso os graneleiros tivessem seguido o percurso até o final do canal, conforme é indicado à navegação na localidade, os acidentes não teriam ocorrido.

À Autoridade Portuária, nos moldes da Lei nº 12.815 de 2013, compete a administração do porto e, conseqüentemente, das infraestruturas e superestruturas que os compõem, como é o caso dos canais de acesso. A partir da leitura do rol de encargos previstos pelos artigos 17 e 18 da referida norma, percebe-se que é função da Autoridade Portuária, em se tratando do canal de acesso, a sua definição, manutenção, operação e gestão.

As atribuições mencionadas se desdobram em uma série de atividades a elas interligadas, dentre as quais merecem destaque: o balizamento do canal, isto é, a identificação precisa do trecho seguro para a passagem de embarcações por meio de sinalização náutica; e a coordenação do tráfego aquaviário. Por conseguinte, percebe-se, por meio das obrigações conferidas à Autoridade Portuária, que sua função precípua é garantir a segurança da navegação através da manutenção do canal de acesso em condições adequadas de uso.

Dessa forma, nos acidentes ocorridos nos canais de acesso, o papel da Autoridade Portuária é cumprir com suas obrigações de manutenção, operação e gestão do canal, o que quer dizer, de maneira geral, garantir que o canal esteja em condições adequadas e que os navios possam transitar por sua extensão de forma segura.

## REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO - ANTAQ. **Ofício nº 148/2019/SRG-ANTAQ**. SEI nº 0879093. Disponível em: [https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md\\_pesq\\_documento\\_consulta\\_externa.php?yP=DszXhdoNcWQHJaQIHJmJIqCNXRK\\_Sh2SMdn1U-tzOgrAj\\_V96FPFqbzEDF4tRYW7wjcW170rqnM2pmwhDnBcR-YTD6-ECJ15uW4EMHwIU96O6VceVrW9xU6P4PTEA](https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?yP=DszXhdoNcWQHJaQIHJmJIqCNXRK_Sh2SMdn1U-tzOgrAj_V96FPFqbzEDF4tRYW7wjcW170rqnM2pmwhDnBcR-YTD6-ECJ15uW4EMHwIU96O6VceVrW9xU6P4PTEA). Acesso em: 12 out. 2020.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO - ANTAQ. **RESOLUÇÃO Nº 3.290-ANTAQ**, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2014. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/portav3/pdfsistema/publicacao/0000006904.pdf>. Acesso em: 05 out. 2020.
- ALLIANZ. **Safety and Shipping Review**. 2020. Alemanha: Allianz Global Corporate & Specialty, 2020. Disponível em: <https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2020.pdf>. Acesso em: 11 out. 2020.
- ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 05 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm). Acesso em: 01 out. 2020.
- BRASIL. **Decreto de 10 de maio de 2007**. Dispõe sobre a definição da área do Porto Organizado de Itaguaí, no Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Dnn/Dnn11256.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Dnn/Dnn11256.htm). Acesso em: 05 set. 2020.
- BRASIL. **Decreto de 25 de julho de 2005**. Dispõe sobre a área do Porto Organizado do Itaqui, no Estado do Maranhão. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Dnn/Dnn10590.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Dnn/Dnn10590.htm). Acesso em: 25 set. 2020.
- BRASIL. **Decreto de 25 de maio de 2011**. Dispõe sobre a definição da área do Porto Organizado de Suape - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros - PE. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Dsn/Dsn13046.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Dsn/Dsn13046.htm). Acesso em: 05 set. 2020.
- BRASIL. **Decreto nº 350, de 1º de outubro de 1935**. Promulga a Convenção Internacional, para a unificação de certas regras relativas à limitação da responsabilidade dos proprietários de embarcações marítimas e respectivo Protocolo de Assinatura, firmados entre o Brasil e vários países. em Bruxelas, a 25 de agosto de 1924, por ocasião da Conferência Internacional de Direito Marítimo, reunida na mesma capital. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1935.
- BRASIL. **Decreto nº 1.746, de 13 de outubro de 1869**. Autoriza o Governo a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1869.

BRASIL. **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998.** Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCivil\\_03/decreto/D2596.htm](http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/decreto/D2596.htm). Acesso em: 24 out. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008.** Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas, e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 2008.

BRASIL. **Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.** Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm). Acesso em: 12 out. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 9.078, de 3 de novembro de 1911.** Aprova o regulamento para a Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1911.

BRASIL. **Decreto nº 9.827, de 10 de junho de 2019.** Delega competência ao Ministro de Estado da Infraestrutura para definir a área dos portos organizados. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 18.871, de 13 de agosto de 1929.** Promulga a Convenção de direito internacional privado, de Havana – Código de Bustamantes. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1929.

BRASIL. **Decreto nº 20.933, de 13 de janeiro de 1932.** Aprova o regulamento do Departamento Nacional de Portos e Navegação. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1932.

BRASIL. **Decreto nº 24.447 de 22 de junho de 1934.** Define, nos portos organizados, as atribuições conferidas a diferentes Ministérios, pelo art. 1º do decreto n. 20.829, de 21 de dezembro de 1931, retificado pelo decreto número 20.981, de 20 de janeiro de 1932, e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1934.

BRASIL. **Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934.** Define os serviços prestados pelas administrações dos portos organizados, uniformiza as taxas portuárias, quanto à sua espécie, incidência e denominação, e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1934.

BRASIL. **Decreto nº 24.511, de 29 de junho de 1934.** Regula a utilização das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1934.

BRASIL. **Decreto nº 68.028, de 8 de janeiro de 1971.** Dispõe sobre a aplicação, em águas interiores brasileiras, de Regras do Regulamento Internacional para evitar Abaloamento no Mar. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1971.

BRASIL. **Decreto nº 87.186, de 18 de maio de 1982.** Promulga a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1982.

BRASIL. **Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982.** Promulga o texto da convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, concluída em Londres, a 29 de dezembro de 1972. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1982.

BRASIL. Diário oficial da União. **Portaria nº 1.064, de 12 de maio de 2020.** Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-1.064-de-12-de-maio-de-2020-256808687>. Acesso em: 05 out. 2020.

BRASIL. Escola Nacional da Inspeção do Trabalho. **NR 29, Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário.** 1997. Disponível em: [https://sit.trabalho.gov.br/portal/images/SST/SST\\_normas\\_regulamentadoras/NR-29.pdf](https://sit.trabalho.gov.br/portal/images/SST/SST_normas_regulamentadoras/NR-29.pdf). Acesso em: 05 out. 2020.

BRASIL. **Lei nº 556, de 25 de junho de 1850.** Código Comercial. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1850.

BRASIL. **Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954.** Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1954.

BRASIL. **Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986.** Dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1986.

BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.** Lei dos Portos. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1993.

BRASIL. **Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.** Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 1997.

BRASIL. **Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000.** Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19966.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm). Acesso em: 05 out. 2020.

BRASIL. **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.** Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviário e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 2001.

BRASIL. **Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004.** Altera a tributação do mercado financeiro e de capitais; institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO; altera as Leis nºs 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.850, de 28 de janeiro de 1994, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, 10.522, de 19 de julho de 2002, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e 10.925, de 23 de julho de 2004; e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 2001.

BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.** Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF. 2013.

CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA. **Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação - IAFN de nº 16/2013.** São Luís: 2013.

CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA. **Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação - IAFN de nº 11/2020.** São Luís: 2020.

CAPITANIA DOS PORTOS DO MARANHÃO – CPMA. **Normas e procedimentos para a capitania dos portos do Maranhão.** 2020. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/cpma/sites/www.marinha.mil.br.cpma/files/NPCP\\_2020\\_-\\_CPMA\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/cpma/sites/www.marinha.mil.br.cpma/files/NPCP_2020_-_CPMA_0.pdf). Acesso em: 24 out. 2020.

CARDOSO, José Luis. **A transferência da Corte e a Abertura dos Portos:** Portugal e Brasil entre a ilustração e o liberalismo econômico. *In:* OLIVEIRA, Luís Valente de; RICUPERO, Rubens. A abertura dos portos no Brasil. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA - CCSM. Marinha do Brasil. **Nota à Imprensa - NM Stellar Banner 10MAR.** 2020a. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_a\\_imprensa\\_nm\\_stellar\\_banner\\_10mar.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_nm_stellar_banner_10mar.pdf). Acesso em: 14 nov. 2020.

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA - CCSM. Marinha do Brasil. **Nota à Imprensa - NM Stellar Banner 11MAR.** 2020b. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_a\\_imprensa\\_nm\\_stellar\\_banner\\_11mar.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_nm_stellar_banner_11mar.pdf). Acesso em: 14 nov. 2020.

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA - CCSM. Marinha do Brasil. **Nota à Imprensa - NM Stellar Banner 13ABR.** 2020c. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_a\\_imprensa\\_stellar\\_banner\\_13abr.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_stellar_banner_13abr.pdf). Acesso em: 14 nov. 2020.

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA - CCSM. Marinha do Brasil. **Nota à Imprensa - NM Stellar Banner 16ABR.** 2020d. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_nm\\_stellar\\_banner\\_16abr-1.pdf.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_nm_stellar_banner_16abr-1.pdf.pdf). Acesso em: 14 nov. 2020.

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA - CCSM. Marinha do Brasil. **Nota à Imprensa - NM Stellar Banner 17ABR.** 2020e. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_a\\_imprensa\\_-\\_17abr\\_1.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_-_17abr_1.pdf). Acesso em: 14 nov. 2020.

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA - CCSM. Marinha do Brasil. **Nota à Imprensa - NM Stellar Banner 02JUN.** 2020f. Disponível em:

[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_a\\_imprensa\\_stella\\_banner\\_-\\_02jun\\_1.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_stella_banner_-_02jun_1.pdf). Acesso em: 14 nov. 2020.

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA - CCSM. Marinha do Brasil.

**Nota à Imprensa - NM Stellar Banner 04JUN.** 2020g. Disponível em:

[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_a\\_imprensa\\_-\\_nm\\_stellar\\_banner\\_04jun.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_-_nm_stellar_banner_04jun.pdf). Acesso em: 14 nov. 2020.

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA - CCSM. Marinha do Brasil.

**Nota à Imprensa - NM Stellar Banner 06JUN.** 2020h. Disponível em:

[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_a\\_imprensa\\_-\\_stellar\\_banner\\_06jun.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_-_stellar_banner_06jun.pdf). Acesso em: 14 nov. 2020.

CENTRO INTEGRADO DE SEGURANÇA MARÍTIMA- CISMAR. Marinha do Brasil.

**AIS - Automatic Identification System.** 2020. Disponível em:

<https://www.marinha.mil.br/cismar/?q=ais>. Acesso em: 05 out. 2020.

COMITÊ MARÍTIMO INTERNACIONAL - CMI. Regras de York e Antuérpia – RYA.

2004. *In: Vade Mecum de Direito Marítimo.* Eliane M. Octaviano Martins(org.). Barueri, SP: Manoele, 2015.

DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO – DHN. Marinha do Brasil.

**NORMAM-17/DPC.** Normas da Autoridade Marítima para auxílios a navegação. Portaria nº 158/DNH, de 13º outubro de 2020. Disponível em:

[https://www.marinha.mil.br/dhn/sites/www.marinha.mil.br.dhn/files/normam/NORMAM-17\\_REV4\\_MOD1---FRM.pdf](https://www.marinha.mil.br/dhn/sites/www.marinha.mil.br.dhn/files/normam/NORMAM-17_REV4_MOD1---FRM.pdf). Acesso em: 14 out. 2020.

DIRETORIA DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO – DHN. Marinha do Brasil.

**NORMAM-26/DHN.** Normas da Autoridade marítima para serviço de tráfego de embarcações. 2018. Disponível em:

<https://www.marinha.mil.br/dhn/sites/www.marinha.mil.br.dhn/files/normam/NORMAM-26-Rev3.pdf>. Acesso em: 01 out. 2020.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS – DPC. Marinha do Brasil. **NORMAM-09/DPC.**

Normas da autoridade marítima para inquéritos administrativos sobre acidentes e fatos da navegação (IAFN) e para a investigação de segurança dos acidentes e incidentes marítimos (ISAIM). Portaria nº 109/DPC, de 16 dezembro de 2003. Disponível em:

[https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM\\_%2009\\_%20MOD%207.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM_%2009_%20MOD%207.pdf). Acesso em: 14 out. 2020.

EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA – EMAP. **Plano de Auxílio Mútuo.** 2015. Disponível em:

[https://www.portodoitaqui.ma.gov.br/public/\\_files/arquivos/PAM.pdf](https://www.portodoitaqui.ma.gov.br/public/_files/arquivos/PAM.pdf). Acesso em: 17 nov. 2020.

EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA - EMAP. **Plano de Controle de Emergência - PCE.** 2018. Disponível em:

[https://www.emap.ma.gov.br/\\_files/arquivos/PCE-2018.pdf](https://www.emap.ma.gov.br/_files/arquivos/PCE-2018.pdf). Acesso em: 05 set. 2020.

FERREIRA, Carolina Raboni; SANTOS, Fernando Muniz. Área do porto organizado e bens particulares: análise dos arts. 2º, 17, 59 e 68 da Lei nº 12.815/2013. *In: PEREIRA, Cesar;*

SCHWIND, Rafael Wallbach. **Direito Portuário Brasileiro**. 3 ed. Belo Horizonte: Fórum, 2020.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti; LIMA, Cristiana Maria Melhado Araujo. Diferenças entre terminais portuários de uso público e de uso privado. *In*: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. **Direito Portuário Brasileiro**. 3 ed. Belo Horizonte: Fórum, 2020.

HECKLER, Gabriela. **Direito portuário 2**. 27 slides. São Luís: 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/19tRS46FuIw5X9cPyb09K4ypgF9KI8ymU/>. Acesso em: 12 out. 2020.

INTERNATIONAL MONETARY FUND - IMF. **World Economic Outlook, October 2019**. Global Manufacturing Downturn, Rising Trade Barriers. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2019/10/01/world-economic-outlook-october-2019>. Acesso em: 15 out. 2020.

LACERDA, J. C Sampaio de. **Curso de Direito Comercial Marítimo e Aeronáutico**, Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, S.A, 1949.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia científica**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

LEVY, Paulo M. **Economia Mundial**. Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA), 2020. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/category/economia-mundial/>. Acesso em: 10 out. 2020.

MARTINS, Eliane Maria Otaviano. **Curso de direito marítimo, volume I: teoria geral**. Barueri, SP: Manole, 2013

MARTINS. **Curso de direito marítimo, volume III: contratos e processos**. Barueri, SP: Manole, 2015. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

OLIVEIRA, Luiz Henrique Werneck de. Tendências do transporte marítimo mundial e sua contextualização para o planejamento portuário brasileiro. *In*: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. **Direito Portuário Brasileiro**. 3 ed. Belo Horizonte: Fórum, 2020.

PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. O marco regulatório do setor portuário brasileiro. *In*: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. **Direito Portuário Brasileiro**. 3 ed. Belo Horizonte: Fórum, 2020.

PIANC. **Report n° 121: Harbour Approach Channels Design Guidelines**. 2014. Disponível em: <https://www.pianc.org/commissions-and-working-groups>. Acesso em: 03 set. 2020.

PIANC. **The World Association for Waterborne Transport Infrastructure**. 2020. Disponível em: <https://www.pianc.org/about>. Acesso em: 02 set. 2020.

ROSILHO, André; SUNDFELD, Carlos Ari. A redefinição da poligonal do porto organizado como mecanismo de desenvolvimento do setor portuário. *In*: PEREIRA, Cesar; SCHWIND, Rafael Wallbach. **Direito Portuário Brasileiro**. 3 ed. Belo Horizonte: Fórum, 2020.

SANTOS PORT AUTHORITY. **Plano de Área do Porto de Santos e Região – PAPS**. Disponível em: [https://cetesb.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/12/PAPS\\_REV01.pdf](https://cetesb.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/12/PAPS_REV01.pdf). Acesso em: 21 out. 2020.

SARDINHA, Alvaro. **Dimensões de navios: Porte, Arqueação, Deslocamento**. Coleção Mar Fundamental. Referência CMF0022013. Disponível em: [https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2014/03/dimensoes-de-navios\\_porte-arqueacao-deslocamento1.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2014/03/dimensoes-de-navios_porte-arqueacao-deslocamento1.pdf). Acesso em: 17 out. 2020.

SILVA, Américo Luis Martins da. **Direito Aquaviário e da Navegação Marítima**. Volume 2. eBook Kindle: 2018.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD. **50 Years of Review of Maritime Transport, 1968-2018**: Reflecting on the past, exploring the future. Disponível em: [https://unctad.org/system/files/official-document/dt12018d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dt12018d1_en.pdf). Acesso em: 11 out. 2020.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD. **Review of Maritime Transport 2019**. Disponível em: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf). Acesso em: 11 out. 2020.