

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

DAVID ELIAS CORRÊA CEZAR
MARIANA GOMES DE ALMEIDA

ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO: PESQUISA NOS ANUÁRIOS DE JURISPRUDÊNCIA
DO TRIBUNAL MARÍTIMO

RIO DE JANEIRO
2018

DAVID ELIAS CORRÊA CEZAR
MARIANA GOMES DE ALMEIDA

**ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO: PESQUISA NOS ANUÁRIOS DE JURISPRUDÊNCIA
DO TRIBUNAL MARÍTIMO**

Artigo apresentado como exigência para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: Professor Especialista em Direito Marítimo Marcelo José das Neves.

Assinatura do Orientador

Assinatura do Aluno

Assinatura do Aluno

ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO: PESQUISA NOS ANUÁRIOS DE JURISPRUDÊNCIA DO TRIBUNAL MARÍTIMO

David Elias Corrêa Cezar e

Mariana Gomes de Almeida

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo dar prosseguimento a uma pesquisa feita no ano de 2017, em um Trabalho de Conclusão do Curso de Engenharia Naval da Universidade Federal de Santa Catarina, onde foram analisados os acidentes da navegação no período de 2006 a 2015. Tal pesquisa referenciada coletou dados relativos a acidentes da navegação no período exposto, analisando causas, número de fatalidades, correlacionando com as ocorrências em regiões brasileiras e com o porte das embarcações. No presente trabalho, buscou-se coletar dados sobre acidentes de navegação ocorridos no Brasil no ano de 2016, analisados pelo Tribunal Marítimo visando dar continuidade à pesquisa nas partes de maior relevância, explanar conceitos importantes relativos ao Tribunal, além de outras definições relacionados aos acidentes da navegação. No Brasil, os acidentes e fatos da navegação são julgados pelo Tribunal Marítimo, órgão autônomo, vinculado ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha. Para compreender o funcionamento desse importante órgão, serão demonstrados a sua criação, estrutura de funcionamento, composição e competência, assim como conceitos relacionados à acidentes e fatos da navegação, abordando os através de óticas de ilustres autores da área estudada, além de definições que levamos em conta para o levantamento de dados sobre a pesquisa, coletados dos anuários de jurisprudência do Tribunal Marítimo, além de outras estatísticas coletadas nas referências bibliográficas. Para tal, foram utilizadas pesquisas em livros, leis, informações e análises em websites dos setores envolvidos no tema, bem como monografias anteriormente elaboradas relacionadas com assunto.

Palavras-chave: Tribunal Marítimo. Acidentes da Navegação. Fatos da navegação. Anuários. Lei nº 2180/54.

1 INTRODUÇÃO

O Tribunal Marítimo (TM) encontra sua origem durante a Revolução de 1930, quando o vapor alemão chamado “BADEN”, registrado em Hamburgo, desatracou do porto do Rio de Janeiro, com destino ao porto de Buenos Aires, transportando mercadorias e tripulantes. A Fortaleza Santa Cruz sinalizou para que o navio retornasse, e este, continuou navegando sem resposta. Quando, porém, foram disparados dois tiros de advertência do Forte do Leme, o navio continuou insistindo na manobra e aumentou a velocidade. O vapor então sofreu o disparo do canhão, que o atingiu no mastro principal, obrigando-o a voltar e deixando 15 tripulantes mortos e diversos feridos (ZANELLA, 2011).

Após o incidente, o julgamento se deu pelo TM alemão, uma vez que ainda não havia um Tribunal administrativo especializado no Brasil. Após ouvir os depoimentos, o tribunal alemão responsabilizou à Fortaleza Santa Cruz e o Forte do Leme pelo ocorrido.

Nesse contexto, foi editado o decreto 20.829/31, que instituiu o TM no Rio de Janeiro, com competência administrativa para apreciação dos acidentes e fatos da navegação em todo o território nacional.

Desde a sua criação, a importância do TM vem crescendo em decorrência do aumento do número e do tráfego de embarcações e do volume de negócios envolvendo transporte marítimo e fluvial. Assim, é conveniente entender o funcionamento desse órgão administrativo, a sua competência e a forma de atuação, para que possamos prosseguir no estudo.

1.1. Definição do Tribunal Marítimo

A definição dada pela Lei nº 2180/54, a legislação que dispõe a respeito do Tribunal Marítimo, em seu art. 1º, pode ser resumida através das palavras de Zanella (2011, p. 95)

O Tribunal Marítimo, localizado na cidade do Rio de Janeiro – RJ, é considerado órgão administrativo, autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha, ou seja, ao Poder Executivo, no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento.

Observa-se pela legislação, que o Tribunal Marítimo é vinculado ao Poder Executivo, uma vez vinculado ao Ministério da Marinha e sua atividade não exclusivamente judicante (que segundo autores, afirmam não existir), sendo um órgão

responsável também por manter registros marítimos, além de ter outras funções, não exclusivamente administrativas. Em decorrência disto, Octaviano Martins (2008, p. 122) se posiciona no sentido de que “a jurisdição exercida pelo TM é anômala.”

É interessante pensar que o fator de ser um tribunal não necessariamente torna o Tribunal Marítimo subordinado ao Poder Judiciário. Aliás, é relevante entender que a especificidade da matéria do TM requer uma separação deste poder na medida que a composição do Tribunal é de juízes com conhecimento e experiência adequados ao exercício da função particular deste órgão.

Consoante ao posicionamento da Octaviano Martins, Zannela ainda afirma que (2011, p. 104)

No que concerne à jurisdição do Tribunal Marítimo resta claro tratar-se de jurisdição anômala, como visto. Ressalta-se que este tem jurisdição em todo o território nacional, ou seja, de forma ampla, como determinam a Lei 2.180/54 e o Regimento Interno Processual do Tribunal Marítimo.

Na intenção de analisar a posição do TM na esfera constitucional, além de outros tribunais administrativos, Ferrari (2017, p. 28) conclui que:

seja como “órgão”, seja como “função”: a chamada “tripartição” não pode ser sacralizada, nem se pode raciocinar “por exclusão”, partindo do falso pressuposto de que todo e qualquer órgão ou função estatal, necessariamente, teria que ser “executivo”, “legislativo”, ou “judiciário”. Podem existir – e concretamente existem – órgãos e funções que não são de nenhum destes três “poderes”, e isto não é um “problema” para o Direito Constitucional.

Segundo Ferrari, para a satisfatória percepção do Tribunal Marítimo, é indispensável estudar a ideia dos tribunais administrativos. Há alguns órgãos de “contencioso administrativo”, que cita para exemplificar, como o Tribunal de Contas, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, Tribunal de Impostos e Taxas de São Paulo, Conselho de Contribuintes do Rio de Janeiro, “Conselho Administrativo de Recursos Fiscais” da União, Comissão de Valores Mobiliários – CVM. Segundo ele, os tribunais administrativos:

São órgãos que, numa definição preliminar e singela, não integram o Poder Judiciário, mas que têm entre suas funções, ao menos em um sentido lato, “dizer direito”, ou seja, exercer alguma jurisdição.

A possibilidade de revisão pelo Poder Judiciário, é a forma de se avaliar se existe ou

não a função judicial em tribunais administrativos, segundo Ferrari (2017). Apesar disto, o Poder Judiciário demonstra-se criterioso nestas revisões, uma vez que se tem uma compreensão de que estes tribunais avaliam matéria técnica, e não simplesmente jurídica, que reflete na própria composição destes tribunais, comumente formado por julgadores especialistas com formação não somente jurídica, mas que transcendem às outras áreas do conhecimento, como no caso do CADE e o próprio Tribunal Marítimo. Segundo Ferrari (2017, p. 101):

Embora, do ponto de vista teórico-formal, se possa dizer ampla a possibilidade de revisão dos atos registrais do TM, pelo Poder Judiciário, na prática essa revisão tende a não ser frequente, pois se trata de matéria muito especializada e que, ademais, já é sujeita à revisão internamente, por um Colegiado altamente qualificado.

Ademais, há um grau maior de presunção de validade das decisões emanadas por estes tribunais administrativos, quando comparada aos atos administrativos. De uma forma mais simples, são feitos dos especialistas, juízes com poder o suficiente para resolver questões que não poderiam ser resolvidas por um imperito no assunto. “No âmbito das decisões do TM, como já dito, o segundo fator (conhecimento técnico) é muito relevante, exatamente por se tratar de um Colegiado com formação técnica em praticamente todos os campos do conhecimento, jurídico ou não, relacionados à segurança da navegação e à legislação a ela concernente. Com isso, dificilmente um juiz afastará a presunção de legitimidade da decisão do TM, substituindo sua fundamentação pela sua (dele, juiz) própria cognição de conceitos técnicos especializados (FERRARI, 2017).

Ainda a respeito da característica peculiar destes tribunais, Ferrari (2017, p. 36) afirma:

Os julgamentos dos tribunais administrativos se caracterizam, justamente, por estar a matéria técnica (não jurídica) de tal modo entranhada na norma (jurídica), que não há como proferir uma decisão sem uma abordagem conjunta desses fatores. Trata-se de uma técnica de julgamento substancialmente diferente da utilizada pelo Judiciário. Enquanto o juiz aprecia livremente as provas (de fatos) e dessa forma constrói seu convencimento jurídico, o julgador administrativo precisa lançar mão de conceitos técnicos como parte da própria apreciação do conceito jurídico.

Haja vista a importância que a doutrina dá a posição do Tribunal Marítimo na esfera dos poderes, que caracteriza o órgão determinando o alcance de suas funções, é possível agora assimilar mais satisfatoriamente o que a Lei nº 2.180/54 diz a respeito de sua composição.

1.2 Composição

O TM é composto de sete juízes, sendo três militares, e quatro civis. Em sua composição, há um Juiz-Presidente militar, no posto de Oficial-General do Corpo da Armada, da Ativa ou da Reserva Remunerada, nomeado com mandato de dois anos pelo Presidente da República. Os outros dois juízes militares fazem parte da Reserva Remunerada, sugeridos pelo comandante da Marinha, ambos com um mandato de quatro anos, podendo ser reconduzidos, sem que ultrapasse a idade limite para a permanência no serviço público.

Os juízes civis são nomeados mediante aprovação em concurso público, sendo que dois são bacharéis em Direito (um deles especializado em Direito Marítimo, enquanto o outro em Direito Internacional Público), um Capitão-de-Longo-Curso da Marinha Mercante Brasileira e um especialista em armação de Navios e Navegação Comercial.

Figura 1 - Organograma do TM



Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

É interessante ressaltar que apenas dois dos sete juízes são bacharéis em direito com alguma especialização correlacionada à atividade do TM. Isto resalta a característica de sua natureza anômala.

Além dos juízes, o Tribunal Marítimo é assistido por uma Procuradoria, a Procuradoria Especial da Marinha. Esta é a uma Organização Militar do Ministério da Marinha, com funções na área de Assessoria da Alta Administração Naval. É composta por um Diretor, um quadro de sete Procuradores admitidos por concurso público e um número de militares e civis necessários às tarefas administrativas.

1.3 Jurisdição do Tribunal Marítimo

No item I do artigo 10º da Lei nº 2.180/54 e no artigo 6º de seu Regimento Interno, fica explícito sumariamente que o TM tem jurisdição sobre todo o território nacional e compreende toda pessoa física ou jurídica envolvida em acidentes ou fatos da navegação ocorridos com embarcações mercantes nacionais, em águas nacionais ou estrangeiras, e com embarcações estrangeiras, mercantes ou não, excetuadas as militares, em águas nacionais, por qualquer força ou motivo, respeitados os demais instrumentos de Direito Interno e as normas do direito internacional ratificadas pelo Brasil.

1.4 Competência do Tribunal Marítimo

Os artigos nº 13 e 16 da Lei nº 2.180/54 definem as competências do TM.

As suas principais atribuições e competências são as de julgar os acidentes e fatos da navegação marítima e fluvial, determinando-lhes os responsáveis e aplicando-lhes as penas, além de manter o registro dos armadores de navios brasileiros, tal como da propriedade e da hipoteca naval.

O Vice-Almirante Mário Augusto de Camargo Ozório, ex-presidente do Tribunal Marítimo, sintetiza as competências do TM nas seguintes palavras

Durante todos esses anos, a principal razão de ser do Tribunal tem sido a de contribuir para a segurança da navegação. Assim, seu propósito não se limita a ser meramente punitivo. Seu objetivo é, sim, o de estabelecer as circunstâncias relevantes de cada acidente; perscrutar os fatores que lhes deram origem; publicar suas causas e fazer recomendações apropriadas à Autoridade Marítima, com vistas a alterações preventivas às Normas que tratam da segurança da navegação, à preservação da vida humana e proteção do meio ambiente marinho.¹

Além destas atribuições gerais, agregam-se a elas as atribuições de proibir ou suspender por medida de segurança o tráfego de embarcações e até de ordenar o desembarque ou suspensão de qualquer marítimo, pelo mesmo motivo; emitir parecer nas consultas concernentes à marinha mercante e de sugerir ao Governo modificações à legislação da marinha mercante;

1.5 Penalidades

Quanto à função de punir (função sancionatória) do TM, exercida no contexto dos

¹ OZÓRIO, Mário Augusto de Camargo. 2011. **O Tribunal Marítimo**. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/21844-21845-1-PB.htm>> Acesso em: 30 ago. 2018

processos de Acidentes e Fatos da Navegação, insere-se no campo do Direito Administrativo Sancionador, em que o Estado verifica as inobservâncias dos preceitos legais que regulam a navegação, como as leis, portarias, convenções internacionais, resoluções, tratados e outros e aplica as sanções apropriadas aos administrados.

São sete as penalidades aplicadas pelo TM para a inobservância destes preceitos, conforme disciplinadas pelo artigo nº 121, da Lei nº 2.180/54:

- A repreensão, medida educativa concernente a navegação, ou ambas;
- A suspensão de pessoal marítimo;
- Interdição para o exercício de outra função;
- Cancelamento de matrícula, seja profissional, seja da carteira de amador;
- Proibição ou suspensão do tráfego da embarcação;
- Cancelamento do registro de armador;
- Multa, cumulativamente ou não, com qualquer de outras penas.

O prazo máximo de duração da suspensão do pessoal marítimo é doze meses, e da interdição para o exercício de outra função é cinco anos.

Além disto, na forma da Lei nº 2180/54, é estabelecido quais casos são passíveis de aplicação das penas de cancelamento de matrícula, ou carteira de amador além da interdição para o exercício de outra função: quando o acidente ou fato da navegação for causado com dolo e quando o responsável pelo acidente ou fato ocorrido estava sob o efeito de entorpecentes, destacando-se aí a embriaguez. Estas penalidades também se aplicam ao contrabando ou quando há falta de assistência que tenha acarretado perda de vidas. No caso destas penas incorrerem em tripulação estrangeira, incluindo, neste caso, também a pena de suspensão, estas se aplicam na interdição de funções em águas sob jurisdição nacional. (PIMENTA, 2015)

Com relação ao uso de entorpecentes, não há proibição quanto ao uso de bebidas alcoólicas a bordo, segundo a lei, mas tão somente se popularizou nas diversas entidades públicas e privadas suas próprias políticas de proibição. Logo, observa-se também que as medidas de prevenção de acidentes muitas vezes partem das próprias empresas, e não de legislação concernente.

2 A RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA PELOS INCIDENTES MARÍTIMOS NO DIREITO BRASILEIRO

Há de se ressaltar a função principal do TM, com a intenção de prosseguir com os outros objetivos da pesquisa, além de aprofundar na matéria exposta.

No Brasil, todos os acidentes e fatos da navegação, são investigados por meio de inquéritos administrativos, com início dado nas Capitâneas dos Portos. A NORMAM 09 estabelece os critérios para a escolha da capitania responsável pela abertura dos inquéritos. Seguida a instauração, há o julgamento do TM sobre o respectivo caso.

Existe a possibilidade de o incidente ocorrer em águas estrangeiras, o que acarreta na realização deste inquérito pela autoridade consular da determinada zona.

As seguintes fases ocorrem em sequência durante um processo no TM: instauração e distribuição; instrução; relatório e, por fim, julgamento.

Os acidentes e fatos da navegação são primeiramente apurados através de Inquérito Administrativo. Logo, esta fase se consagra como instrumento alicerce para a instauração do processo no TM. (OCTAVIANO MARTINS, 2008)

3 DEFINIÇÕES

As seguintes definições foram selecionadas para facilitar a compreensão de toda obra. Estas definições são encontradas tanto nas NORMAM's 09, 01, 02 e 03, quanto nos livros Arte Naval, de Maurílio da Fonseca.

3.1 Arqueação bruta (AB)

A arqueação bruta é um parâmetro adimensional, que expressa o tamanho total de uma embarcação, determinada de acordo com as prescrições dessas regras, sendo função do volume de todos os espaços fechados.

3.2 Comprimento da embarcação

De acordo com a NORMAM-03/DPC (2005d), a definição do termo “comprimento da embarcação” é a distância horizontal entre os pontos extremos da proa a popa. Na maioria dos casos, o parâmetro utilizado para simbolizar a extensão horizontal da embarcação é o comprimento entre perpendicular (Lpp), esta é a distância horizontal medida entre os pontos em que a linha d'água de projeto corta a proa e o eixo da madre do leme. Nas embarcações sem leme tal comprimento deve ser medido na linha d'água de projeto, entre os cadastes de proa e popa (NORMAM-01/DPC, 2005b).

3.3 Porte das embarcações

Para conceituar e posteriormente utilizar para o entendimento da pesquisa, utilizamos

a NORMAM-03/DPC (2005d) onde se estabelece critérios de diferenciação de embarcações segundo seu porte, dividindo em três grupos: as embarcações miúdas; as embarcações de médio porte; e as embarcações de grande porte. São assim classificadas:

Embarcações miúdas são todo e qualquer tipo de embarcação ou dispositivo flutuante que apresente comprimento inferior ou igual a cinco metros ou total inferior a oito metros caso apresente convés aberto, ou convés fechado sem cabine com condições de habitabilidade e sem propulsão mecânica fixa e que, caso utilizem motor de popa, este não exceda 30 HP.

Embarcações de médio porte são aquelas com comprimento inferior a 24 metros, que não possa ser considerada embarcação miúda. A legislação, acordos e convenções internacionais firmados pelo Brasil determinam um tratamento diferenciado para as embarcações com comprimento maior ou igual a 24 metros, que possuam arqueação bruta maior que 100.

Embarcação de grande porte são aquelas com comprimento igual ou superior a 24 metros. Estas embarcações tem a obrigatoriedade de seu registro no Tribunal Marítimo se possuir arqueação bruta maior que 100.

3.4 Dolo e culpa

Para diferenciar dolo e culpa, é necessário entender que estes conceitos são pautados na relação dano e intenção do agente.

Para caracterizar dolo, seu agente causador deve ter ciência de que sua conduta é lesiva antes mesmo de a executar, como diz Rodrigues (2003, p.147)

Se caracteriza pela ação ou omissão do agente, que antevendo o dano que sua atitude vai causar, deliberadamente prossegue, com o propósito mesmo de alcançar resultado danoso.

Quanto a culpa, o agente causador não possui o objetivo de causar dano, mas ao exercer uma tarefa com a inobservância de um determinado preceito, acarreta o dano, como ensina Cavalieri (2004, p. 54)

Pode-se conceituar a culpa como conduta voluntária contrária ao dever de cuidado imposto pelo Direito, com a produção de um evento danoso involuntário, porém previsto ou previsível.

Segundo o Código Penal brasileiro, o crime culposo ocorre quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

3.5 Caso fortuito e força maior

Existem definições para caso fortuito e força maior que os diferem, porém, o próprio Código Civil, embora não trate as expressões como sinônimos, iguala seus efeitos jurídicos, acarretando que “Pela não diferenciação se manifesta grande parte da doutrina, consubstanciada na normativa anteriormente citada” (OCTAVIANO MARTINS, 2008). Assim, pode-se dizer que são ocorrências ou eventos imprevisíveis ou de difícil previsão que acarretam consequências, e no caso deste trabalho, acidentes de navegação que não geram responsabilidade nem direito de indenização.

Segundo o Código Civil, o caso fortuito ou força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir. Desta forma, são ambos alheios ao conceito de dolo e culpa, haja visto que se nem mesmo houve a preconcepção da execução do ato, uma vez que este não decorre da própria testemunha do fato, quanto mais o que dizer de se houve sua intenção danosa.

Assim, pode-se classificar sumariamente que o caso fortuito ocorre quando há uma preconcepção deste acontecimento vindouro, sem que o agente possa interferir, uma vez que é superior às forças do mesmo. No que tange a força maior, a única diferenciação se dá pelo evento ser imprevisível ao agente.

Na pesquisa deste trabalho, haveremos de considerar como sendo a mesma causa de ocorrência de acidentes de navegação, não optando por relevar o conceito da previsibilidade.

3.6 Fortuna do mar

Fortuna do mar, também chamado Atos de Deus, são os eventos naturais enquadrados no caso fortuito e de força maior.

Existe a controvérsia quanto à classificação de eventos de mau tempo e tempestades como caso fortuito, por serem considerados normais acontecimentos da navegação. Por outro lado, há posicionamentos a respeito destes eventos, afirmando que embora sejam comuns à navegação, são de difícil estima quanto a extensão da região onde ocorrem, seus comportamentos, como o deslocamento dos sistemas sinóticos, além da magnitude dos impactos causados.

3.7 Imperícia

Imperícia é a falta de aptidão, habilitação, experiência, ou de conhecimentos técnicos para o exercício de função, arte ou profissão. Também se diz daquele que possui habilitação,

mas não demonstra habilidade.

3.8 Imprudência

Imprudência é a prática de um ato perigoso, atuando o agente com precipitação, sem a cautela devida ou sem observar medidas de segurança e precaução no que se refere a consequências previsíveis para evitar um incidente.

3.9 Negligência

Negligência é a omissão de diligência ou cuidado; falta ou atraso, e, ainda, importunidade na aplicação de meios e ações mais aptas ou adequadas que a técnica, prudência ou bom senso aconselham;

3.10 Falha na manutenção

Falha na realização de manutenção de equipamentos e estruturas, falha na rotina de revisão e reposição de peças, falha no controle de qualidade de combustíveis e lubrificantes;

3.11 Descumprimento das normas de segurança

Não cumprimento de ações estabelecidas em normas, leis, regulamentos e instruções como Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), Regulamento da LESTA (RLESTA), NORMAM e Normas e Procedimentos das Capitania (NPCP);

3.12 Erro de navegação

Decorrente de falha na determinação da posição do navio, na escolha de rumos ou velocidades, na avaliação de abatimentos ou avanços, na interpretação de cartas ou auxílios à navegação, na condução da embarcação em caso de mau tempo.

3.13 Erro de manobra

Erro de manobra: decorrente de falha ou demora no uso do leme, dos propulsores, ferros, amarras, cabos, rebocadores, entre outras.

3.14 Excesso de passageiros

Excesso de passageiros é a utilização da embarcação para transporte de pessoas em número superior ao estabelecido pela autoridade competente;

3.15 Falta de vigilância

Falta de vigilância é a falta de monitoramento e acompanhamento de atividades de pessoas e carga a bordo da embarcação, não garantindo a segurança e proteção.

3.16 Estiva inadequada

É a colocação da carga em local inadequado, ou a má arrumação do porão, no convés ou mesmo no interior do container, sem observar, ainda, a adequabilidade da embalagem, pondo em risco a estabilidade da própria carga e das pessoas a bordo.

3.17 Causas indeterminadas/ não apuradas

São as causas não apuradas acima de qualquer dúvida; mesmo com esforço para investigação durante e após o acidente de navegação;

4 ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

A competência de maior acuidade do Tribunal Marítimo, além do objeto de estudo mais relevante deste trabalho, são os Acidentes e Fatos da Navegação com definições encontradas na NORMAM 09- que trata de inquéritos administrativos para instauração de AFNS, sendo apenas citados na Lei nº 2.180/54, onde não se faz distinção, tampouco conceitua cada incidente. “Doutrina e jurisprudência, na mesma esteira, se fazem silente” PIMENTA (2010, p. 101)

4.1 Acidentes da Navegação

Segundo a Lei nº 2180/54, são Acidentes da Navegação: naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento; e avaria ou defeito nas instalações do navio, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Os conceitos a respeito serão expostos utilizando-se de exemplos do conteúdo desta própria pesquisa para ilustra-los melhor.

No direito marítimo, avaria significa danos ou despesas extraordinárias concernentes

ao navio e/ou a carga.

4.1.1 Avaria

Segundo o Código Comercial, em seu artigo nº 761, classifica-se avarias qualquer dano ou despesa extraordinária feitas a bem do navio ou da carga, ou a ambos, ou qualquer dano acontecido a estes, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque.

De acordo com Octaviano Martins (2008, p. 1):

Na doutrina marítima se detectam inúmeras classificações para as avarias. As mais relevantes as classificam quanto à natureza em: avarias-dano e avarias-despesa; e quanto à causa em: avarias simples (ou particulares, particular average) e avarias grossas (ou comuns, general average ou gross average).

Não há diferenciação, porém, quanto à classificação das avarias no que se refere a pesquisa deste trabalho.

4.1.2 Abalroação ou abalroamento

“No direito marítimo, não existe um conceito universal e unânime sobre abalroamento. Regra geral, os conceitos se assentam no entendimento de que o abalroamento, ou abalroação, consiste no choque violento entre navios ou embarcações sem qualquer vínculo contratual entre si.” (OCTAVIANO MARTINS, 2008)

O vínculo contratual citado não se refere à propriedade, mas contrato, por exemplo, de reboque ou entre as embarcações de práticos.

Segundo a NORMAM 09, abalroamento se resume no simples choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios.

Existem doutrinas que não classificam choques sem resultados danosos como abalroamento, ao passo que a doutrina e jurisprudência internacional de maneira geral enquadram estes casos como assim sendo. (OCTAVIANO MARTINS, 2008)

O abalroamento é considerado um dos riscos mais graves da expedição marítima. Da frequência, da gravidade dos danos e das dificuldades relacionadas ao conflito de leis e competências decorre à base da legislação nacional e internacional sobre o acidente. (OCTAVIANO MARTINS, 2008)

Nos últimos tempos as abalroações têm se tornado mais frequente, tendo em vista o aumento do número de navios, do tamanho e sua velocidade. Estes acidentes são classificados essencialmente quanto à causa na Convenção de Bruxelas (1910) e refere-se às seguintes

espécies de abalroamento: abalroamento fortuito, culposo e concorrente ou por culpa comum (OCTAVIANO MARTINS, 2008).

É considerado que o abalroamento fortuito enquadra indistintamente, as hipóteses de caso fortuito e força maior, além das hipóteses de causa duvidosa (OCTAVIANO MARTINS, 2008).

O abalroamento culposo resulta de culpa da tripulação do navio podendo ser considerado ainda culpa do armador, caso a embarcação não tenha sido encontrada em condições propícias de navegabilidade ou a tripulação houvesse sido insuficiente.

O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM) ou Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 – COLREG, como é conhecido estabelece as regras para evitar colisões no mar, direitos de passagem, procedimentos em canais e esquemas de separação de tráfego.

Na maior parte dos casos de abalroamento, a culpa envolve a infração dos princípios regulamentares das normas relativas à navegação, fundamentalmente as normas contempladas no RIPEAM, e de outras normas complementares tais como normas e usos locais.

Evidencia-se, ademais, que a Regra 2 do RIPEAM estabelece que nenhuma disposição do regulamento eximirá o navio, seu proprietário ou sua tripulação das consequências de qualquer negligência no cumprimento do RIPEAM ou de negligência em observar qualquer precaução que pudera exigir a prática normal da navegação ou as circunstâncias especiais do caso.

4.1.3 Colisão

A colisão, no direito marítimo, somente ampara a hipótese específica de choque entre navio/embarcação e outro bem que assim não seja considerado. Segundo a NORMAM 09:

Colisão é o choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação ou, ainda, contra pessoa (banhista, mergulhador etc). Assim, haverá colisão se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, bóia, cabo submarino etc;

Evidências empíricas e dados estatísticos vêm demonstrando que o erro humano é a principal causa das colisões e dos abalroamentos, havendo observado que a cada dez colisões, nove decorrem de erro humano. (P&I, 1998)

4.1.4 Naufrágio

Juridicamente, a expressão naufrágio consiste na submersão do navio sem possibilidade de reimersão por meios próprios. Etimologicamente, se relaciona com *navis fracta*, que faz referência a quebra do navio (*shipwreck*) (OCTAVIANO MARTINS, 2008).

Segundo a NORMAM 09, o naufrágio é afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos devido a adernamento, emborcamento ou alagamento.

Como exposto nas definições, considera-se que a embarcação é dotada de flutuabilidade e navegabilidade. Logo, o naufrágio que anula um destes atributos implica na concepção de que a embarcação deixa de ser considerada juridicamente um navio. Voltaria, porém, a ser considerado navio caso recuperasse sua navegabilidade e flutuabilidade (OCTAVIANO MARTINS, 2008).

É observável a relação do encalhe e do adernamento da embarcação, sendo muito provável que estes acidentes ocorram em cadeia, primeiro o encalhe e o adernamento em seguida. Porém, como se encontra na norma, o adernamento só gera naufrágio com a entrada de água nos espaços internos do navio.

4.1.5 Encalhe

O encalhe ocorre quando a parte submersa do navio, quando em movimento, por contato com qualquer objeto submerso, como rochas, bancos de areia, corais e outros, sofre esforços que impedem o deslocamento do navio, momentaneamente ou permanentemente (OCTAVIANO MARTINS, 2008).

É definido de maneira semelhante na NORMAM 09, onde encalhe é considerado o contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação.

É interessante abordar que a embarcação possa ficar encalhada apenas temporariamente. Nos estudos das marés, é possível compreender que a profundidade local de uma determinada região navegável possui variação diária e lunar. Com isto, pode-se ter a esperança de que uma embarcação que encalhou no horário de menor profundidade (baixa mar), possa desencalhar no horário de maior profundidade (preamar). O raciocínio é semelhante para quando a embarcação encalha durante as fases crescente e minguante da Lua e passa para a fase nova e cheia. Visto isto, é oportuno transparecer que muitos dos encalhes não são registrados, por ocorrerem temporariamente, e não significarem danosos para a

embarcação.

O encalhe comum decorre de erro humano por ato culposo, não intencional ou de caso fortuito ou força maior (encalhe fortuito) (OCTAVIANO MARTINS, 2008). É lógico, portanto, uma vez que o encalhe intencional caracteriza-se como a varação.

4.1.6 Varação

Varação, como dito anteriormente, é o encalhe proposital da embarcação. Mediante isto, é impossível ocorrer a varação da embarcação sem que o responsável esteja conscientemente alheio a este acidente.

Como consta na NORMAM 09, varação é o ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha.

Segundo a mesma norma, observa-se a intenção de evitar que ocorra uma consequência mais grave. Assim, levanta-se a dúvida sobre a gravidade do dano ocorrido a seguir a este acidente, pois, sendo mais grave devido a ocorrência do mesmo, como por exemplo, o arrombamento do casco e poluição marítima decorrente de óleo. Neste sentido, observa-se a vinculação da avaliação circunstancial do tripulante como determinante do acidente, além da deliberação de fazer a embarcação encalhar.

4.1.7 Alijamento

Define-se alijamento como o ato voluntário de lançar ao mar as mercadorias ou qualquer outro bem do navio (OCTAVIANO MARTINS, 2008).

Segundo a NORMAM 09, é o 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.

É usual a estipulação contratual de cláusula do alijamento estipulando as condições e limites do procedimento (OCTAVIANO MARTINS, 2008).

4.1.8 Incêndio

Considera-se o incêndio o fogo de considerável proporção (OCTAVIANO MARTINS, 2008). Quando se perde o controle do fogo, diz-se que está ocorrendo um incêndio. Segundo a NORMAM 09, incêndio é, ainda, a destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável

ou explosivo.

4.1.9 Água aberta

A água aberta é a entrada de água através do casco nas obras vivas.

De acordo com Esteves (1987, p.100)

Considera-se existir água aberta ou veio de água quando, em virtude de circunstâncias anormais, grandes quantidades de água penetram no interior do navio, sem que este tenha a possibilidade de as esgotar através do sistema de bombagem.

4.1.9 Arribada

Arribada é a mudança de rota ou de viagem, segundo consta no plano de viagem de todo navio contratado.

Existe a distinção entre arribada voluntária e forçada, sendo a primeira aquela decorrente da conveniência, enquanto esta da necessidade de resolver um problema maior, ou seja, onde se encaixa elementos imprevisíveis da navegação, de caso fortuito ou de força maior.

4.1.10 Explosão

Explosão é, segundo a NORMAM 09 a combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade. Porém, haja visto que nem toda explosão ocorre por combustão, mas também por excesso de pressão em um determinado sistema físico fechado (principalmente o navio, que possui diversos sistemas de válvulas e máquinas) e por outras formas também (como a explosão nuclear), há de se fazer a ressalva que somente aparenta-se necessário para classificação deste acidente suas consequências, qual seja, “a deflagração de ondas de pressão”, do que na sua definição em si, “combustão brusca”.

4.2 Fatos da navegação

Segundo a NORMAM 09, os fatos da navegação são: o mau aparelhamento da embarcação ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem; a alteração de rota; a má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição; a recusa injustificada de socorro à embarcação ou a naufragos em

perigo; todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo; e 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. Os conceitos abaixo explicitados estão contidos na norma referida.

Relaciona-se ao mau aparelhamento da embarcação, a falta de algum dispositivo previsto no projeto do aprovado, ou em desacordo com a “boa técnica marinheira” e padrões técnicos recomendados.

A impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, na norma, refere-se não somente à sua destinação, como também à área para a qual ela foi designada e também à atividade prevista em seu Título de inscrição.

A deficiência da tripulação significa a falta de tripulantes ou falta de qualificação do pessoal de bordo, como em desacordo ao previsto no cartão da tripulação de segurança da embarcação.

A alteração de rota é o desvio da derrota inicialmente programada e para o qual o navio estava aprestado, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos. É interessante saber que o SISTRAM – Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo, de adesão obrigatória por parte dos navios brasileiros, estabelece que os navios participantes deste devem enviar a mensagem Tipo 3 (mensagem de alteração de rota), que é a informação necessária para correções na rota prevista, quando mudar o seu porto de destino, quando desviar-se mais que 25 milhas da rota original, ou qualquer outra mudança que altere seu Plano de Viagem.

Com relação à estivação incorreta da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição, caracteriza-se assim qualquer tipo de atividade de posicionamento da carga a bordo, e mesmo toda atividade concernente a sua peação (fixação da carga nos locais através do uso de dispositivos diversos), que seja inadequada, incompatível com os espaços do navio, arriscada à estabilidade do navio, às pessoas e mesmo à própria carga.

Quanto à recusa injustificada de socorro à embarcação ou a náufragos em perigo, não há um aprofundamento na norma referida quanto à uma explicação detalhada, porém, remete-nos à existência da Convenção Internacional Sobre Salvamento Marítimo, onde se encontra, no seu Art. 10, a obrigação de qualquer comandante em prestar assistência a toda a pessoa em perigo de se perder no mar, com a única ressalva em caso de perigo grave ao seu próprio navio e as pessoas nele embarcadas.

Com relação a todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo e 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, não há na norma um detalhamento maior do que este, apenas a exemplificação de ocorrências que se enquadrem em cada um dos fatos, respectivamente: a presença de clandestinos a bordo e o contrabando ou descaminho.

5 ESTRUTURA DA PESQUISA

Com o objetivo de realizar a pesquisa deste trabalho, foram coletadas informações de acidentes de navegação durante o ano de 2016. As informações referentes aos acidentes ocorridos entre 2006 e 2015, com exceção do ano de 2014, foram encontradas na pesquisa anteriormente referenciada. O ano de 2014 não foi levado para a análise devido à disparidade de número de acidentes de navegação (somente 40 acidentes em comparação a média anual de 288).

As informações constam dos julgamentos de acidentes de navegação efetuados pelo Tribunal Marítimo, disponibilizados em forma de anuários no endereço eletrônico <https://www.marinha.mil.br/tm/?q=lista_anuarios>.

A partir dos dados coletados de 2016, puderam-se dividi-los nos seguintes itens:

- Tipo de acidente de navegação;
- Causas determinantes do acidente;
- Número de fatalidades.

Durante o levantamento de dados, verifica-se que pode haver mais de um tipo de acidente ocorrendo e mais de uma causa determinante do acidente, que, como adiante mostraremos, suscitou uma dificuldade.

Com relação aos dados coletados no ano de 2016, comparativamente com os anos analisados anteriormente, houve dificuldade com referência à classificação do porte da embarcação haja visto que as informações dos acórdãos não são padronizadas e por vezes no processo não menciona-se a arqueação bruta da(s) embarcação(ões) e mesmo outros parâmetros que separam as embarcações miúdas das de médio porte. Assim, preferiu-se não abordar uma análise sobre o porte das embarcações neste ano.

As classificações quanto ao tipo de acidente de navegação durante o ano de 2016 não apresentaram dificuldades para a execução do trabalho, sendo divididos nos próprios itens já definidos anteriormente, segundo a NORMAM 09: naufrágio, encalhe, colisão, abalroamento, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e avaria.

Quanto à classificação das causas determinantes dos acidentes referentes ao ano de

2016, foram divididas nos seguintes itens: negligência, imperícia, imprudência, erro de navegação, erro de manobra, falha de manutenção, falta de vigilância, descumprimento das normas de segurança, excesso de cargas/passageiros, estiva inadequada, caso fortuito/força maior, fortuna do mar e causa indeterminada/não apurada.

Assim, houve disparidades com relação aos dados coletados no período de 2006 a 2015 e os de 2016 no que diz à imperícia, imprudência e negligência, que no período de 10 anos parece considerar que os acidentes derivam unicamente de uma destas causas, e que, porém, em muitos processos estão mencionados mais de uma destas, destoando com o ano de 2016. Observe na Tabela 1 as disparidades.

Tabela 1 – (Disparidades nas causas determinantes observadas devido às diferenças nas metodologias adotadas)

Tipos de causas determinantes (2006 – 2015)	Nº de ocorrências	Nº de fatalidades	Nº de ocorrências com fatalidades
Atitude Negligente	28	3	2
Atitude Imprudente	105	40	32
Imperícia	34	3	2
Tipos de causas determinantes (2016)	Nº de ocorrências	Nº de fatalidades	Nº de ocorrências com fatalidades
Atitude Negligente	50	18	8
Atitude Imprudente	68	14	8
Imperícia	24	7	3

Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

Observa-se que em apenas um ano (2016), houve um número muito grande comparado ao total do período de 2006 a 2015. Além disso, será observado que o número de casos analisados possui um valor muito próximo da soma correspondendo o número de ocorrências com uma determinada causa.

Não foi realizada análise com relação aos tipos de embarcação, da mesma maneira que ocorrido com o porte.

Os critérios para os levantamentos de dados em ambas as pesquisas se assemelham nos seguintes pontos:

- Consideraram-se as informações apontadas pelos Juízes do Tribunal Marítimo, já observada a qualificação destes para emitir o parecer técnico nos processos;
- Os fatos da navegação, quando observados, não foram associados como causas dos acidentes da navegação. Foram consideradas como causas destes acidentes as já citadas e expostas na figura;
- Foi decidido computar como fatalidade o desaparecimento de alguma pessoa.

Diferentemente do critério utilizados para o ano de 2006 à 2015, que se refere a

contabilizar somente um acidente de navegação, no ano de 2016 foi considerado cada acidente de navegação presente. Assim, se ocorreu, por exemplo, encalhe e a seguir, naufrágio, foram computados ambos, e não somente o primeiro que desencadeou os demais. Desta maneira, em 2016, somente, o número total de processos analisados foi menor que a soma das ocorrências de acidentes, uma vez que pode ocorrer mais de um acidente por processo.

Após estas classificações e critérios, foram levantadas estatísticas referentes ao número de fatalidades associados a cada acidente de navegação e também às causas, além do número de ocorrências com fatalidades.

6 ANÁLISE DOS DADOS DE ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO

Nesta secção serão apresentadas todas as análises feitas durante a pesquisa referentes aos acidentes julgados pelo Tribunal Marítimo dos anos de 2006 a 2016.

Nos 11 anos observados, foi possível ser contabilizado um total de 2970 ocorrências. Estes anos referem-se aos anos de julgamento dos processos, e não necessariamente à ocorrência do acidente de navegação. Observe na tabela a relação do número de ocorrências, das ocorrências com fatalidades, do número de fatalidades e do percentual de ocorrências com fatalidades sobre o total dos casos analisados.

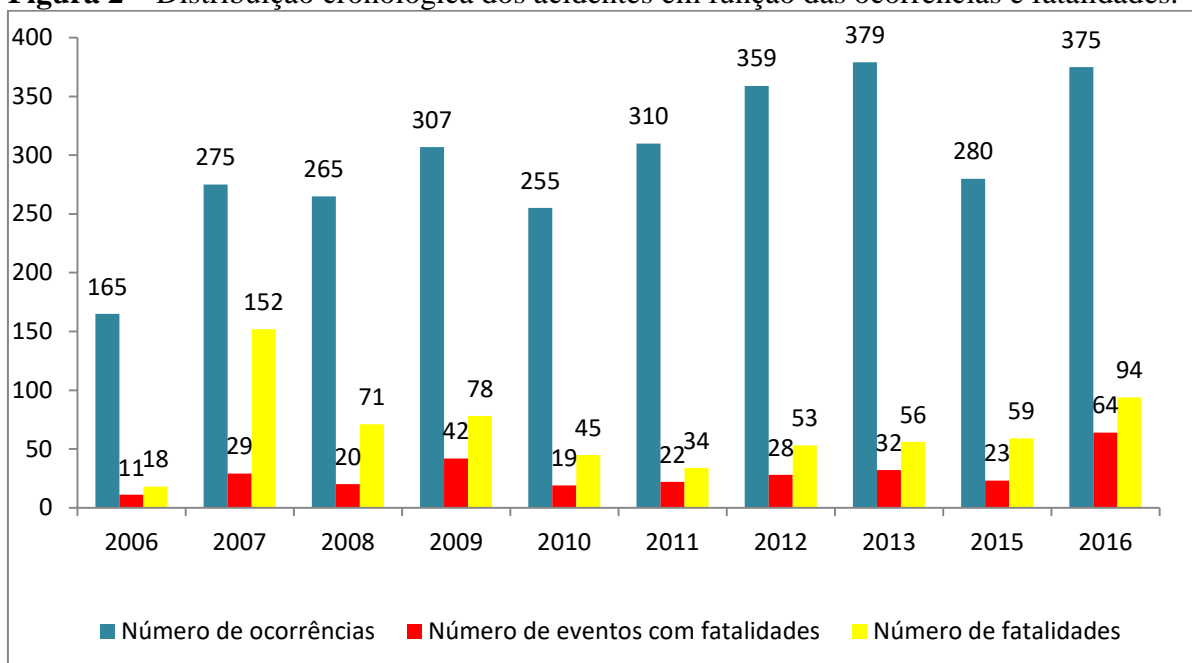
Tabela 2 - Total de acidentes de navegação em função de fatalidades e ocorrências.

Tipo de evento	Número de ocorrências	Número de ocorrências com fatalidades	Número de fatalidades	% de ocorrências com fatalidades
Acidentes de Navegação	2970	289	660	9,73%

Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

Com o objetivo de analisar a evolução das ocorrências ao longo dos anos, completando os dados já obtidos no levantamento da pesquisa referenciada, montamos o seguinte gráfico, já levando em consideração a diferença nos critérios utilizados para o levantamento de dados.

Figura 2 – Distribuição cronológica dos acidentes em função das ocorrências e fatalidades.

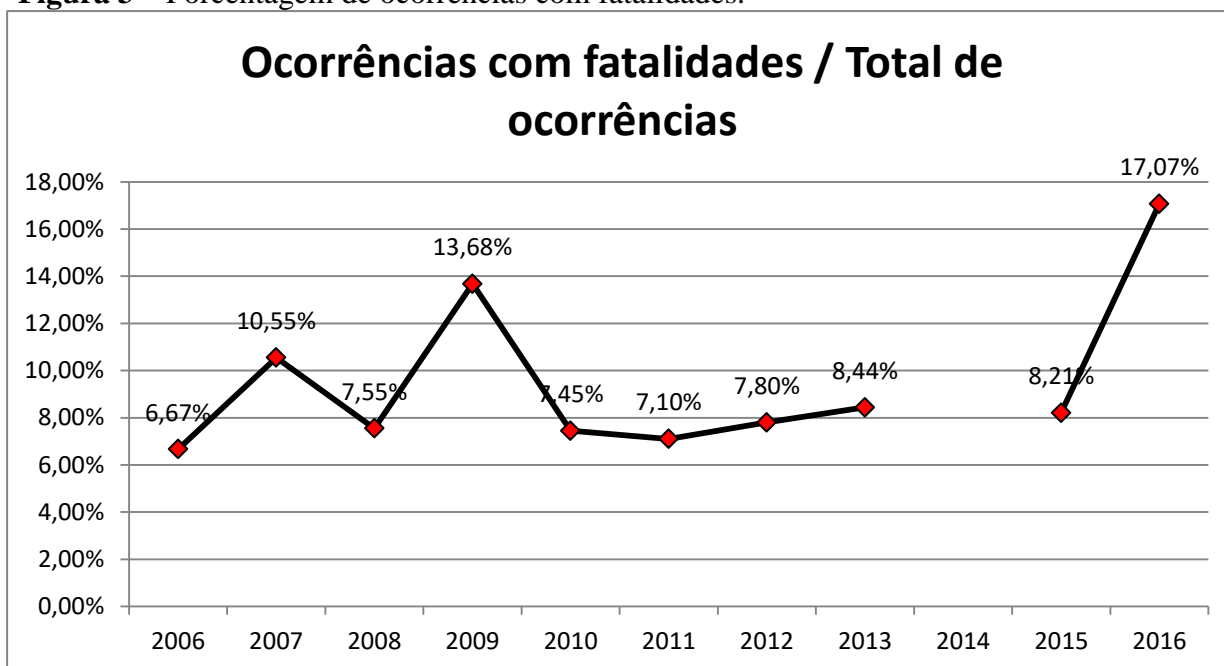


Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

Como observado na figura 2, continuou ocorrendo uma oscilação no número de ocorrências analisadas, e a diferença na metodologia do levantamento de dados não trouxeram disparidades expressivas. Observa-se, porém, que o número de ocorrências no ano de 2016 quase superou o ano de 2013, seguindo a metodologia e que o número de processos com fatalidades foi maior que todos os anos anteriores, e o número de fatalidades foi o segundo maior no período, apresentando 14,24% do total de fatalidades do período analisado.

Com os dados obtidos no gráfico anterior, foi montado outro gráfico com as relações dos números de ocorrências com fatalidades pelo total de eventos constatado nos respectivos anos observados, para mensurar a porcentagem de ocorrer um evento com ao menos uma fatalidade em um ano. Para isso, foi feita uma análise temporal dos 11 anos, apresentada na figura.

Figura 3 – Porcentagem de ocorrências com fatalidades.



Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

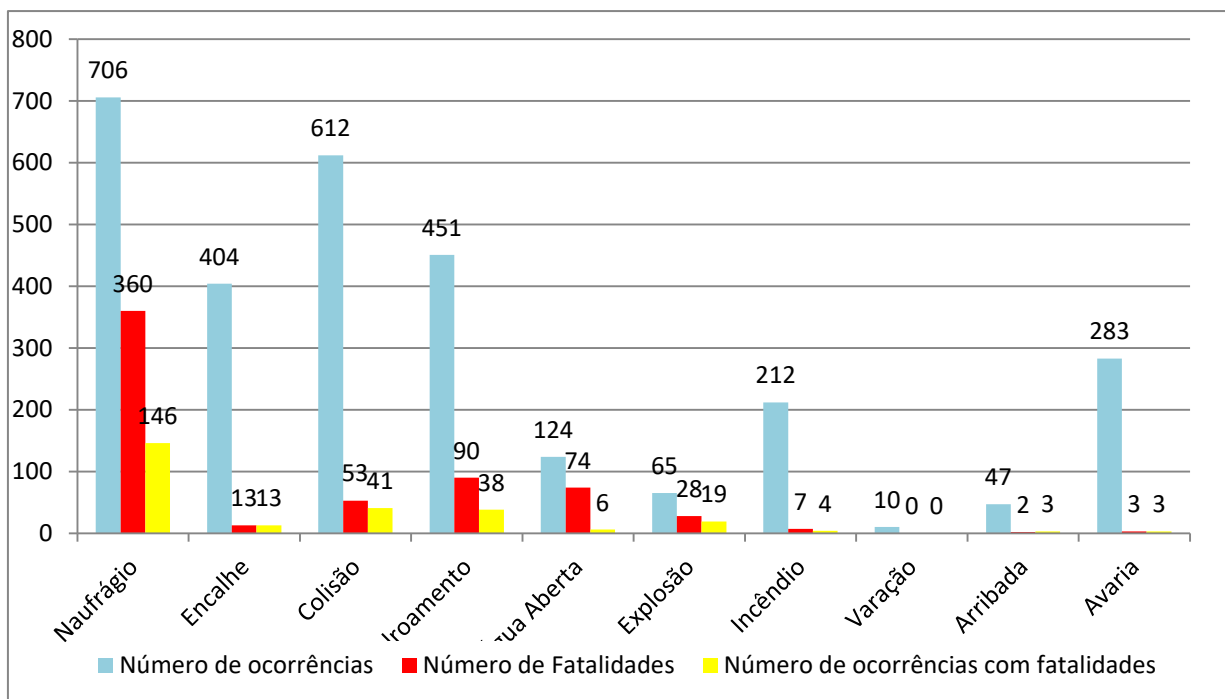
Como observado na figura 3, durante os 11 anos, os anos de 2009 e 2016 são os que se destacam em termos de chance de ocorrência de ao menos uma fatalidade. No ano de 2009 foram 42 ocorrências com fatalidades, no ano de 2016 esse número chegou a 64.

A seguir são apresentados a relação de outras estatísticas levantadas: os diferentes tipos de acidentes, causas determinantes, tipos de embarcação e comprimento.

7 ANÁLISE DOS ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO EM ÁGUAS BRASILEIRAS PARA AS DIFERENTES TIPOLOGIAS DE ACIDENTES

Observada a divisão com relação à classificação de acidentes de navegação e os dados levantados nos anos de 2016 (levando em conta ainda a diferença na metodologia de levantamento de dados), acrescidos dos dados coletados na pesquisa referenciada, agora pode-se agrupá-los no seguinte gráfico, relacionando ao número de fatalidades presentes e o número de processos com fatalidades de cada tipo de acidente de navegação, ao longo de todo o período (2005 a 2016).

Figura 4 – Distribuição dos acidentes de navegação por tipos de acidentes.



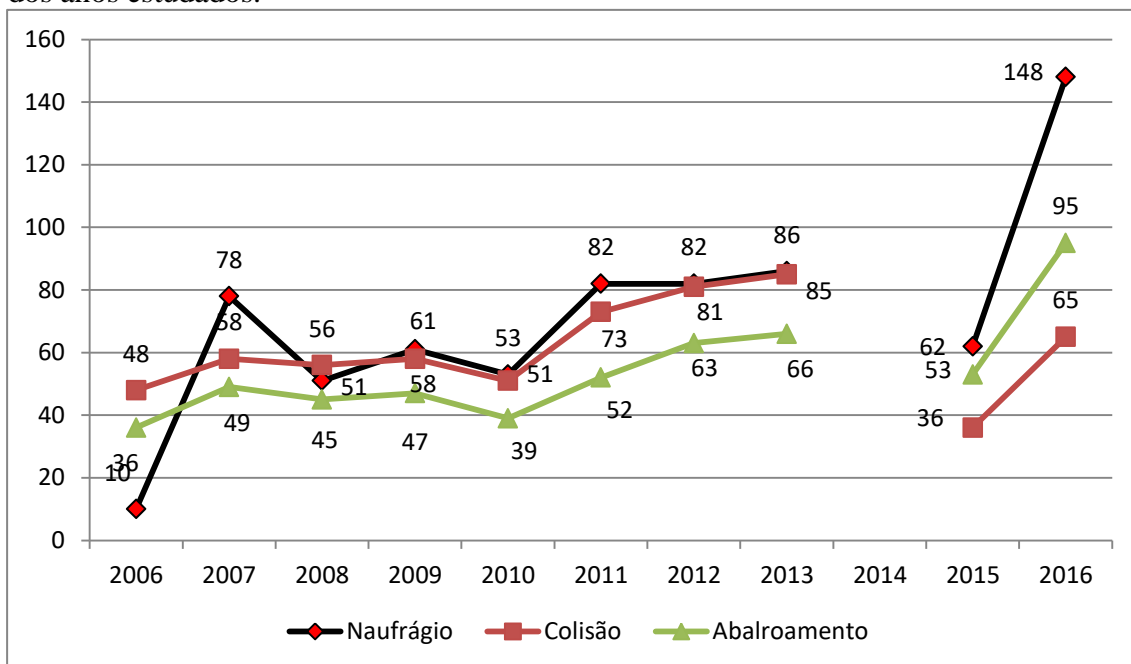
Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

É visto que naufrágio, colisão e abalroamento juntos significam ainda, quase 60% do número de ocorrências e de, aproximadamente, 76% do número total de fatalidades descritas nos processos com acidentes de navegação. As fatalidades em naufrágios, somente, correspondem a um valor próximo de 55% das fatalidades totais.

Não ocorreram acidentes de água aberta no período de 2016, no entanto, é observável que apesar de poucas ocorrências no período, significando apenas 4,18% dos acidentes, ocorrem muitas fatalidades (11,21% do total de acidentes), em relação ao número de processos deste acidente com fatalidades (apenas 2,08% de todos os casos com fatalidades). No ano de 2007 ocorreram 67 vítimas de água aberta, o que explica esse número alto.

Na próxima figura estão expostos os acidentes mais ocorrentes ao longo do período analisado (naufrágio, colisão e abalroamento).

Figura 5 - Número de ocorrências dos três tipos de acidentes mais significativos no decorrer dos anos estudados.



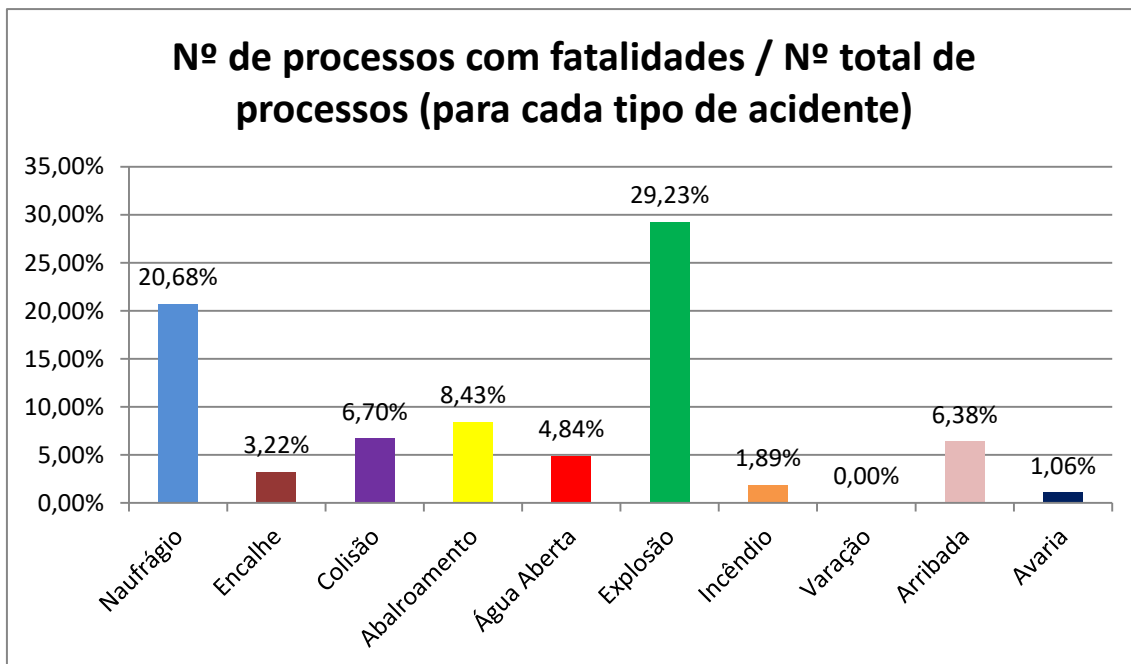
Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018)

Da figura 5, constata-se a ocorrência de um aumento expressivo do número de casos do ano de 2015, onde termina o levantamento realizado na pesquisa referenciada. A este aumento expressivo do número de casos, principalmente o de naufrágio, não podem-se considerar somente a diferença na metodologia do levantamento de dados, haja visto que muitos dos acidentes de naufrágio ocorrem separadamente dos outros dois.

8 ANÁLISE DA RELAÇÃO DOS PROCESSOS COM FATALIDADES E O TOTAL DE PROCESSOS

Foram atualizadas para o período de 2006 a 2016 a relação entre o número de processos com fatalidades e o total de processos, conforme a Figura 6 a seguir.

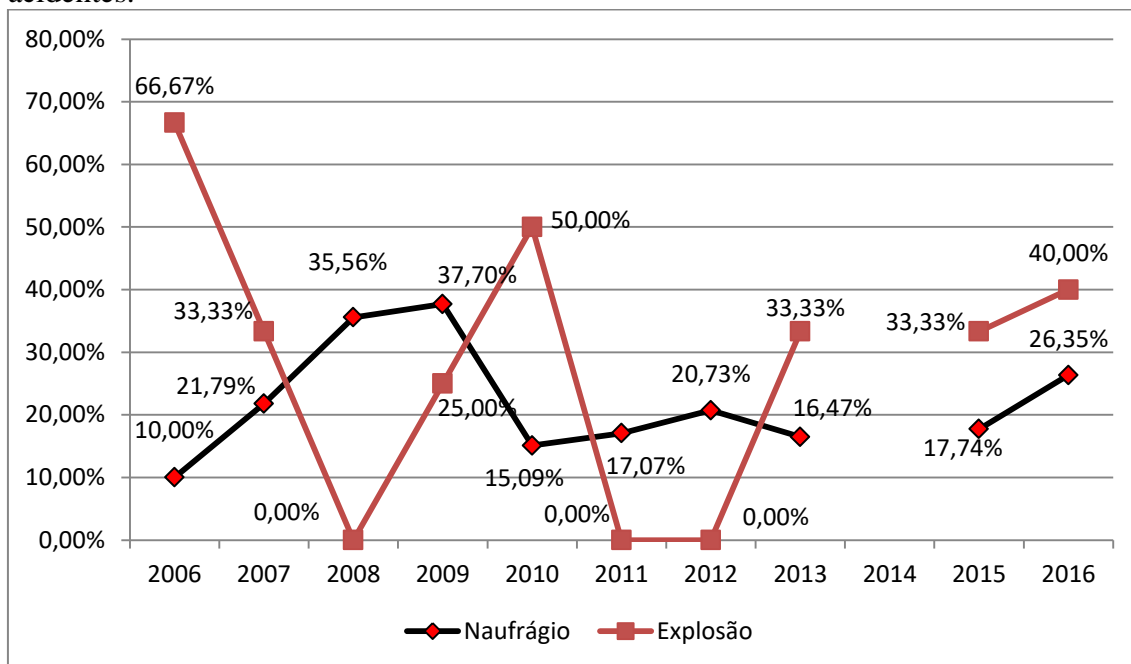
Figura 6 - Relação das ocorrências com fatalidades para diferentes tipos de acidentes.



Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

Do gráfico, observa-se que a explosão e o naufrágio são os acidentes que envolvem maior número de fatalidades. Se tratando de explosão, 65 eventos foram registrados, sendo que 17 resultaram em fatalidades e 28 vítimas foram a óbito. Mesmo que colisão e abalroamento apresentem um número excessivo de eventos 20,61% e 15,19%, apresentaram apenas 6,7% e 8,43% de ocorrências com fatalidades, respectivamente. Foi complementado os dados referentes a evolução dos acidentes de naufrágio e explosão no que se referem a porcentagem de casos com fatalidades e o total de casos para cada ano específico, e observa-se um aumento referente ao ano de 2016. Estão representadas na figura 7 a seguir as relações cronológicas entre estes objetos de estudo.

Figura 7 - Relação entre número de ocorrências e fatalidades em diferentes tipos de acidentes.



Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

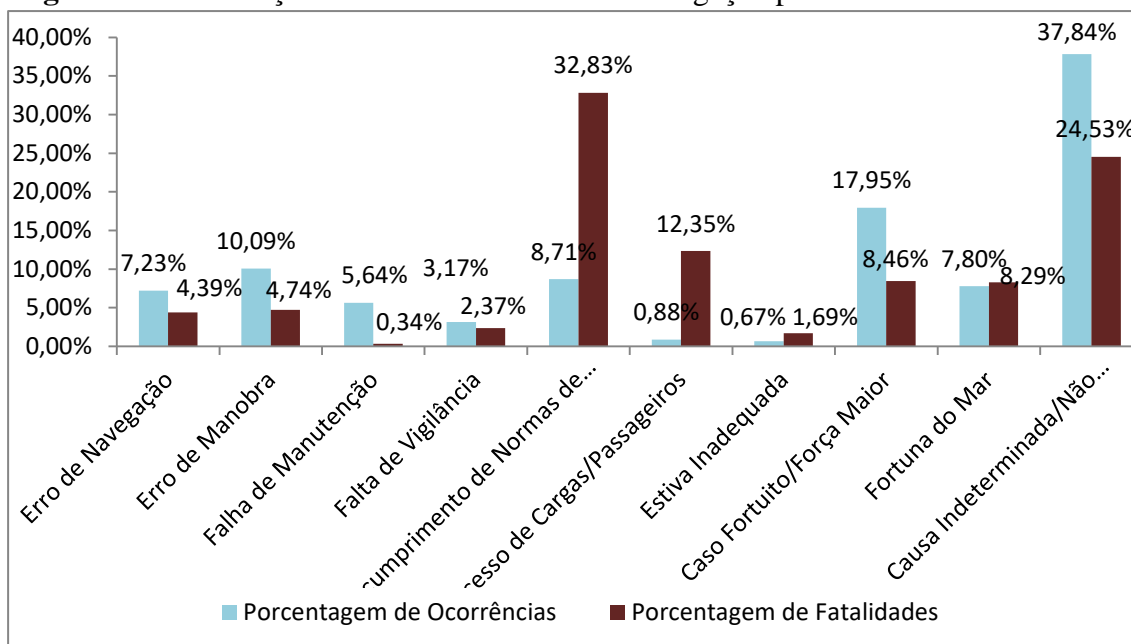
Mesmo com um número de ocorrências muito inferior, os acidentes de explosão se apresentam casos com fatalidades com mais frequência que os demais, e continua apresentando. Em 2016, 40% dos eventos houveram ao menos uma fatalidade, enquanto em 2006 esse número era de 66,67%. Apesar disto, o evento de explosão é raríssimo em geral, significando 2,19% dos eventos de acidentes de navegação ao longo do período, e 1,34% de todos os casos de 2016, ano abaixo da média.

A leve tendência de redução de ocorrer ao menos uma fatalidade quando ocorrem estes acidentes foi refutada pelo ano de 2016.

9 ANÁLISE DOS ACIDENTES DE NAVEGAÇÃO EM ÁGUAS BRASILEIRAS PARA AS DIFERENTES CAUSAS DETERMINANTES

Complementando as informações que dizem respeito as causas determinantes dos acidentes de navegação estudados nos anos de 2006 a 2016, foi elaborada o seguinte gráfico.

Figura 8 - Distribuição do total de acidentes de navegação por causas determinantes.

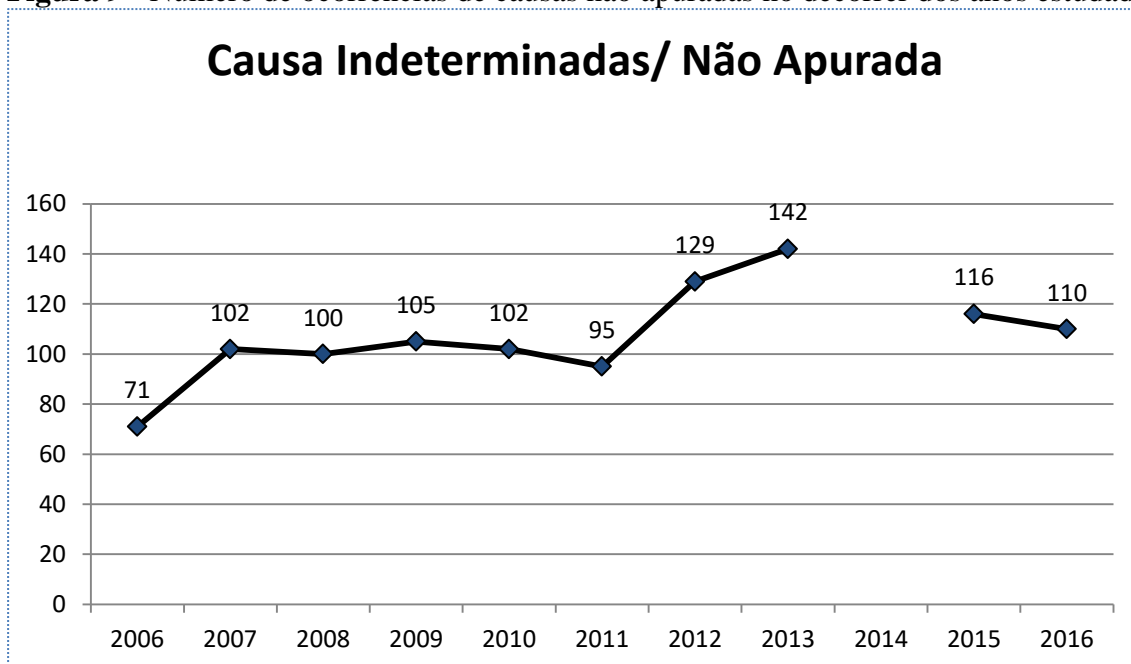


Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

Vale ressaltar que o total de casos de navegação difere pouco do somatório do número de processos de cada uma das causas, uma vez que pode haver a presença de mais de uma das causas em cada processo, e, por esta razão, retirou-se da análise os dados referentes à atitude imprudente, negligente e imperícia, uma vez que são causas que ocorrem muitas vezes simultaneamente, não somente entre si, mas também em relação as demais causas do gráfico.

Observa-se que o número de causas não apuradas ou indeterminadas sofreu uma queda pequena com relação ao ano de 2015, porém, ainda mostra-se expressivamente grande, com 37,84% de todos os casos. Isso expõe a dificuldade encontrada para a investigação dos fatos por parte da equipe pericial, na fase de inquérito administrativo. A tendência no decorrer dos anos estudados pode ser observada na Figura 9, vista a seguir, com uma leve tendência de diminuir, a partir do ano de 2013, ano onde esta categoria encontra seu pico do período.

Figura 9 - Número de ocorrências de causas não apuradas no decorrer dos anos estudados.



Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

Ainda a partir da Figura 8, pode-se observar que a maior porcentagem do número de fatalidades foi registrada para a causa de descumprimento de normas de segurança (32,83%), porém foi em causas de excesso de carga e/ou passageiros onde ocorreram as maiores porcentagens dos números de eventos com fatalidades. Ainda de acordo com a pesquisa referenciada, ressalta-se que para a composição da categoria referente a descumprimento de normas de segurança foi atribuído algumas observações específicas, como: navegação em local proibido, planejamento inadequado de operações, fundeio de embarcação em local inapropriado, não utilização de rebocadores em local que o uso é obrigatório, entre outros.

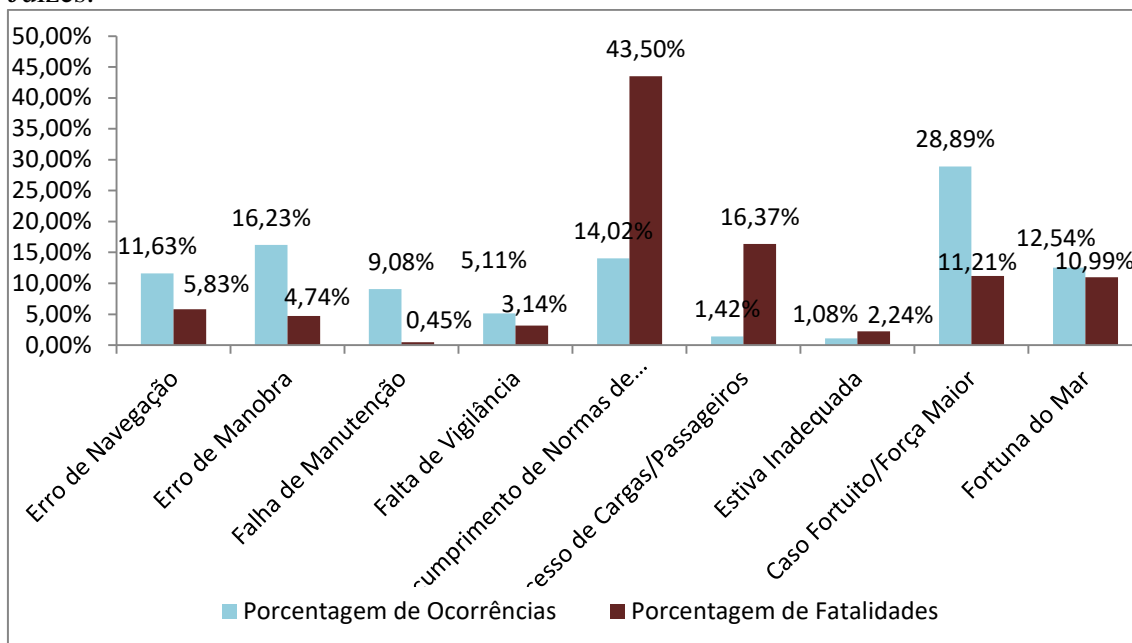
De acordo com o mostrado na Figura 8, verifica-se que 25,75% do número de ocorrências das causas determinantes estiveram relacionadas a acontecimentos imprevistos, não podendo ser evitado pela vontade ou ação humana, recorrentes dos casos fortuitos e fortuna do mar.

Observa-se que, entre os acidentes com causas apuradas, o descumprimento de regras ou normas, bem como o excesso de passageiros e/ou carga representam ainda a grande maioria das fatalidades registradas no período analisado.

Porém, excluindo as causas relacionadas à atitude imprudente, negligente ou imperícia além das causas determinantes que não puderam ser apuradas, ou seja, apenas contabilizando os acidentes de navegação em que as causas foram ratificadas com um motivo pelos Juízes, nota-se que falha humana foi responsável por 59% do número de ocorrências e 76% das

fatalidades dos acidentes com embarcações. A Figura 10 apresenta a distribuição analisada.

Figura 10 - Distribuição dos acidentes de navegação por causas determinantes apuradas pelos Juízes.



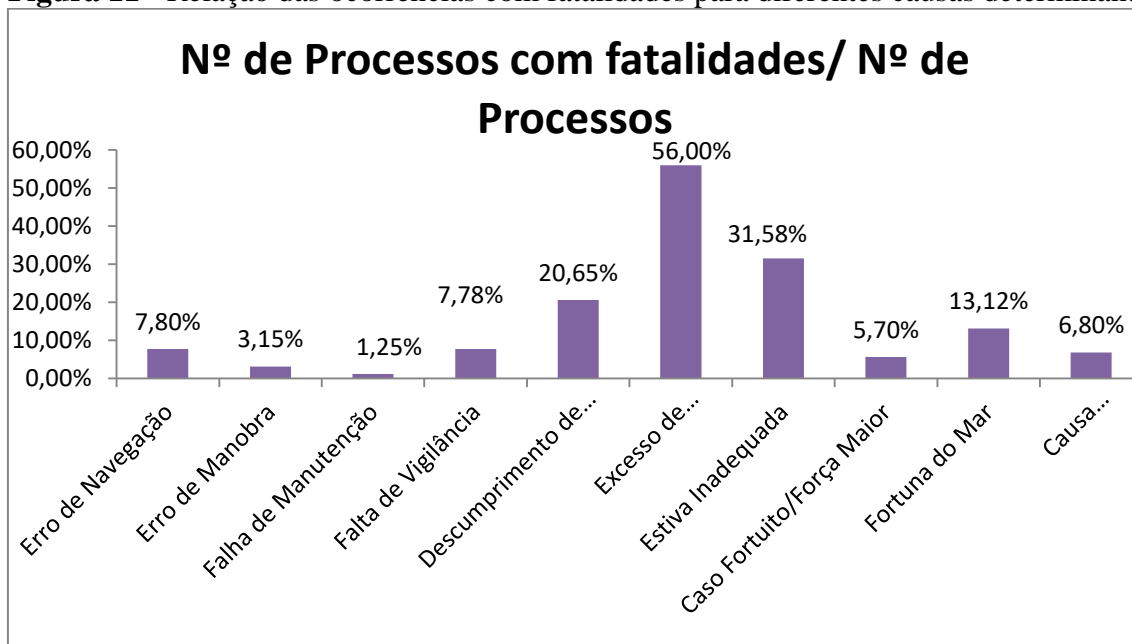
Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

Ressalta-se que do total de acidentes de navegação analisados, aqueles onde não houve apuração das causas significaram 37% no período de 2006 a 2015, e no ano de 2016 apenas 29% dos casos não pode ser possível ou não houve apuração. Constata-se, portanto uma diminuição dessa relacionada a esse dado resgatado dos anuários do TM.

10 ANÁLISE DE FATALIDADES ASSOCIADAS ÀS OCORRÊNCIAS

Com a intenção de relacionar as causas determinantes com as ocorrências com fatalidades, observaram-se os acidentes de navegação registrados entre os anos de 2006 até 2015. Os resultados estão dispostos conforme apresentado na Figura 11.

Figura 11 - Relação das ocorrências com fatalidades para diferentes causas determinantes.

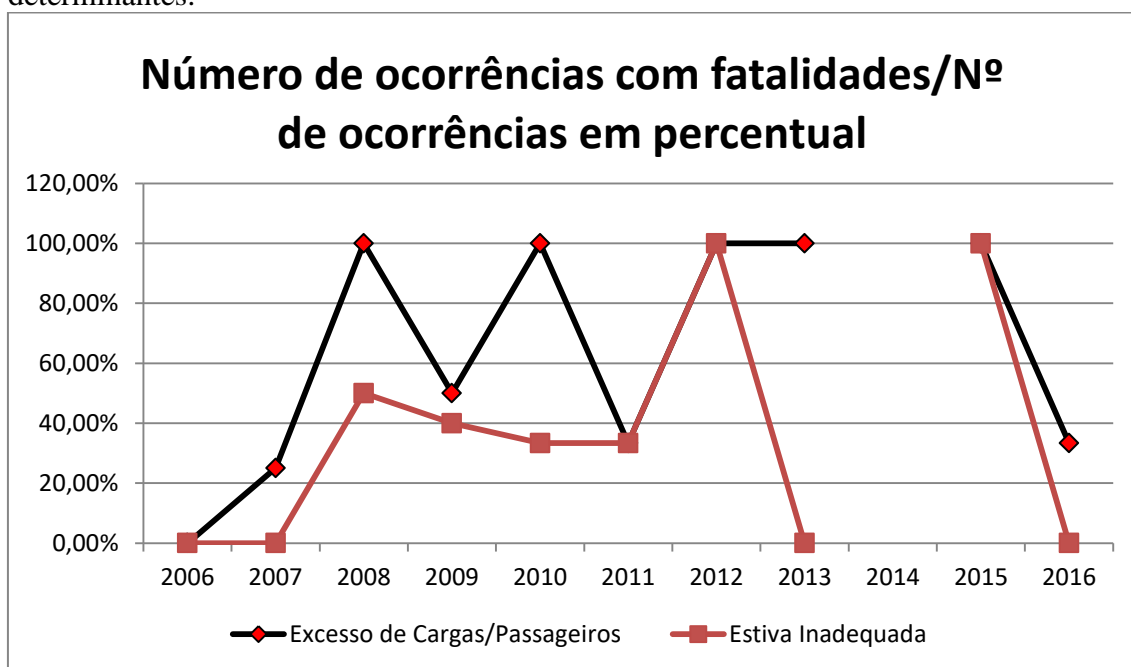


Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

No período de 2006 a 2015 verificou-se que aproximadamente 63% dos eventos com causa determinantes de excesso de passageiros e/ou cargas foram passíveis de pelo menos uma fatalidade, enquanto no total computado (2006 a 2016), excluídos atitude imprudente, imperícia e negligência, houve uma pequena diminuição relacionada ao ano de 2016, atingindo 56%. Quanto à estiva inadequada, 35,29% dos casos ocorridos até 2015 encontraram-se fatalidades, e no período total apenas 31,58%.

Para analisar a relação do número de ocorrências e fatalidades das causas determinantes que tiveram uma maior participação no período, o resultado é mostrado na Figura 12.

Figura 12 - Relação entre número de ocorrências com fatalidades em diferentes causas determinantes.



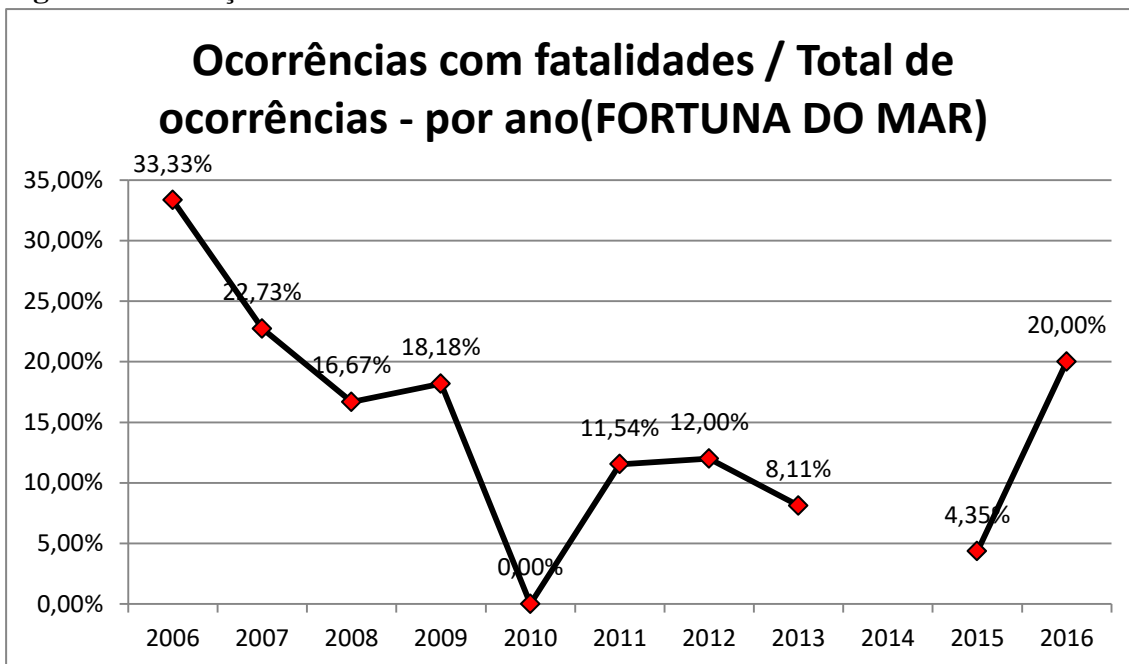
Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

Observa-se que em determinados anos não ocorreram mortes decorrentes de excesso de carga/passageiros nem de estiva inadequada, principalmente desta última.

Observa-se das duas causas que há uma grande oscilação quanto a ocorrência ou não de fatalidade em processos com essas causas ao longo dos anos. Nota-se também que no ano de 2016 ocorreu uma diminuição de ambos os casos.

Excluídas as causas de atitude imprudente, negligente e imperícia, é observável que acidentes de navegação causados por fortuna do mar representam cerca de 12,54% das ocorrências registradas. Do número de acidentes causados por fortuna do mar, no ano de 2016 ocorreram mais óbitos do que nos anos anteriores, que sugeriam uma diminuição. Do contrário, foi o terceiro ano em que houve maior número de ocorrências com fatalidades em relação ao total de ocorrências com esta causa.

Figura 13 - Relação entre número de ocorrências e fatalidades em fortuna do mar.



Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

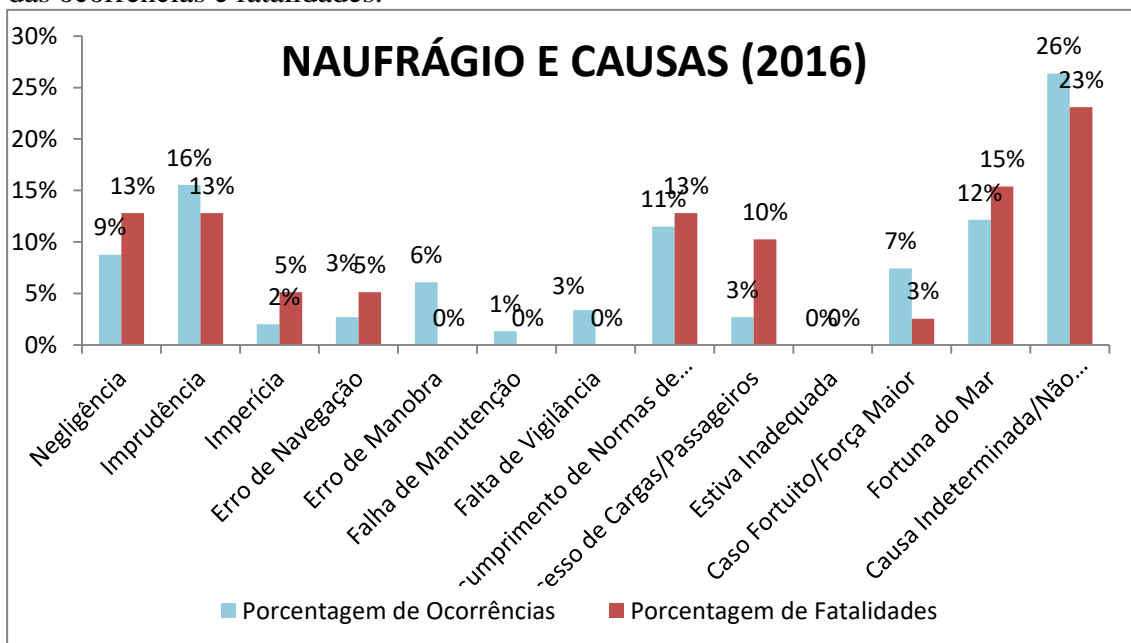
11 RELAÇÃO DAS CAUSAS DETERMINANTES ASSOCIADAS AOS TIPOS DE ACIDENTES

Para continuação do estudo foram analisados os eventos de naufrágio, colisão e abalroamento no ano de 2016, posto que os mesmos acidentes foram responsáveis por quase 60% das ocorrências registradas em todo o período.

11.1 Análise de ocorrências e fatalidades associadas a naufrágios

Dos 375 acidentes de navegação ocorridos, 148 eventos foram decorrentes de naufrágio, o que representa 39,47% do total dos acidentes ocorridos no ano. Verifica-se que as causas determinantes de naufrágio são mostradas na Figura 14.

Figura 14 - Distribuição de causas determinantes de naufrágios em função das porcentagens das ocorrências e fatalidades.



Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

Em relação ao número de ocorrências e de acordo com o apresentado na Figura 14, constata-se que 74% dos naufrágios tiveram causas determinadas e 55% do total de casos estiveram relacionadas a causas relacionadas a falhas humanas, o que corresponde a 74,32% dos casos onde houve determinação das causas. Em contraste ao período total analisado, em que a principal causa de naufrágio é constatada como excesso de cargas e/ou passageiros, é verificado que em 2016 as três principais causas de naufrágio foram imprudência, fortuna do mar, e descumprimento de normas de segurança.

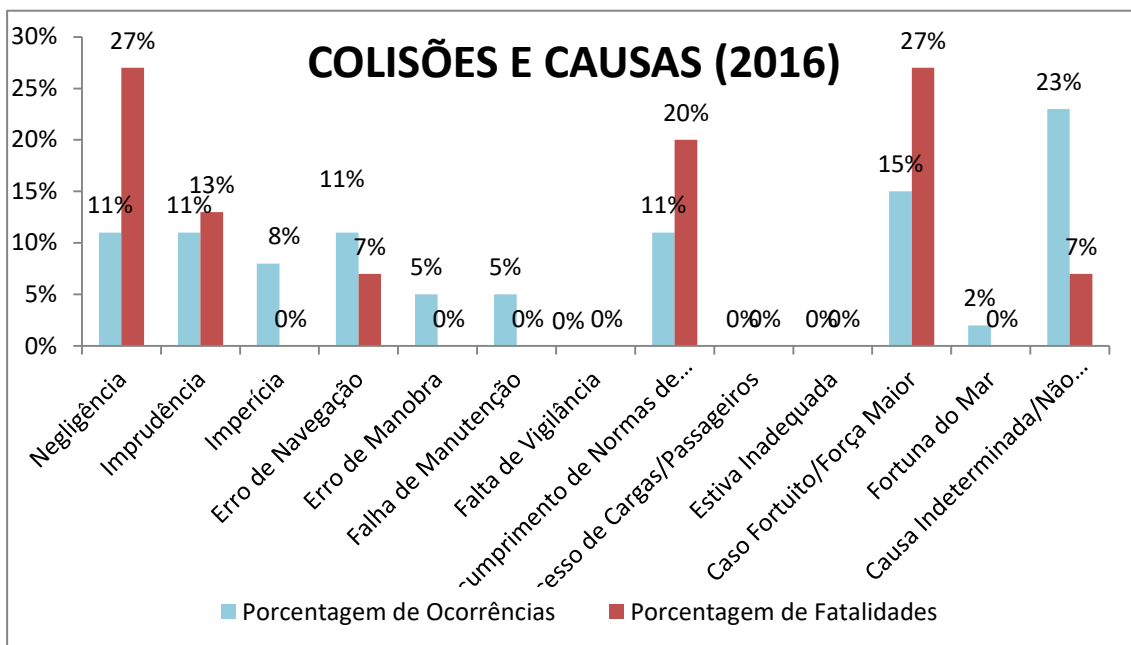
Em contraste ao período analisado até 2015, em que 71% do número de fatalidades em causas apuradas foram decorrentes de falhas humanas, em 2016, entretanto, constata-se que esse número aumentou para 76,62% das causas apuradas com maior relevância para fortuna do mar (19,48% do total de fatalidades apuradas), seguidos do descumprimento de normas de segurança (17%), imprudência (17%) e negligência (17%). Com relação à causa de excesso de cargas e passageiros, que corresponderam a 29% até 2015, esse número caiu para 13% em 2016.

11.2 Análise de ocorrências e fatalidades associadas a colisões

Dos mesmos 375 acidentes de navegação ocorridos em 2016, 65 eventos foram envolvendo colisões, o que diz respeito a 17,34% do total dos acidente. Verifica-se que as

causas determinantes de colisão neste ano exibem-se de acordo com a Figura 15.

Figura 15 - Distribuição de causas determinantes de colisão em função das porcentagens de ocorrências e fatalidades.



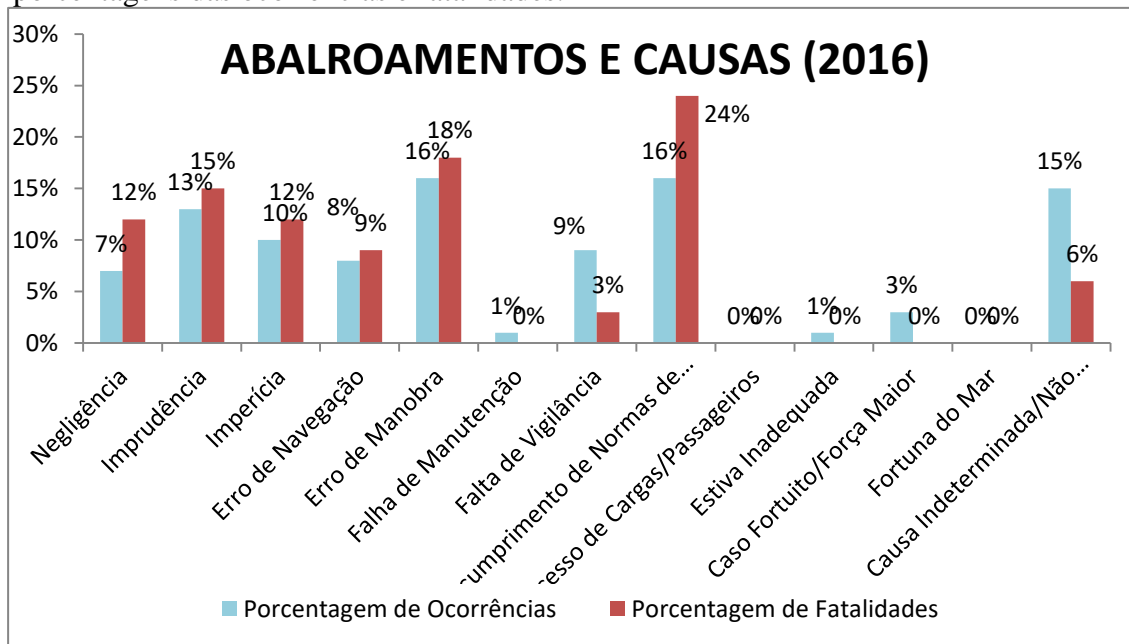
Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

De acordo com a figura 16, constata-se que 60% das ocorrências são provenientes de falhas humanas. É possível observar que o número de acidentes de colisão em que não há determinação das causas corresponde a 23% do total de acidentes deste tipo. Caso fortuito e força maior significaram ainda a maior parte dos casos onde ocorreram determinação das causas. O erro de manobra reduziu a média dos anos anteriores, que correspondia a 9,54% e, 2016 corresponde a 5%. Descumprimento de normas de segurança, erro de navegação, imprudência e negligência significam 11% do total de casos, cada um separadamente. No que diz respeito ao número de fatalidades, nota-se que 71% foram ocasionados por falha humana, mesmo valor correspondente à média dos anos anteriores. Nota-se que negligência é a principal causa humana deste acidente em 2016.

11.3 Análise de ocorrências e fatalidades associadas a abalroamento

Do total de 375 acidentes de navegação ocorridos, 121 eventos foram decorrentes de abalroamento, significando 32,37% do total de acidentes.

Figura 16 - Distribuição de causas determinantes de abalroamento em função das porcentagens das ocorrências e fatalidades.



Fonte: Elaborado pelos próprios autores (2018).

Como continuação da tendência observada até 2015, observa-se que nos acidentes de abalroamento ocorridos em 2016, as causas, quando determinadas, são exclusivamente oriundas de falhas humanas, com destaque para erro de manobra e descumprimento de normas de segurança, que significam 32% de todos os casos.

Como observado no ano de 2016, o número de fatalidades, assim como o número de ocorrências, foram provenientes de falhas humanas, assim como ocorreu no período até 2015. Causas determinantes como descumprimento de normas de segurança e erro de manobra foram as que mais originaram acidentes de navegação de abalroamento em 2016, assim como observado até 2015.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pelo que foi exposto nesse trabalho, os acidentes e fatos da navegação no Brasil precisam de um tratamento de maior acuidade, sofrendo as perícias por uma equipe responsável pelos Inquéritos na Capitania dos Portos e um tribunal específico, o Tribunal Marítimo, que também pôde ser explorado como objeto de estudo neste trabalho. Foram esclarecidas as atribuições deste tribunal, que se mostram de demasiada importância, principalmente as que se referem à segurança da navegação em águas jurisdicionais, como propor quaisquer modificações à legislação da Marinha Mercante ao governo, além de proibição e suspensão de tráfego de embarcações e marítimos.

Ficou claro que no TM, a sua posição na esfera dos poderes se correlaciona com sua composição, de juízes especialistas, com alta capacidade técnica, conhecimento e experiência, que se estende além da área de direito, o que define a aptidão do TM em julgar os acidentes e fatos da navegação no Brasil.

Através das legislações concernentes, principalmente a NORMAM 09 e a Lei nº 2180/54, foi definido os acidentes e fatos da navegação, sendo analisados também através de outras referências, para melhor exemplifica-los.

Na análise da pesquisa sobre os acidentes de navegação ocorridos em águas brasileiras julgados pelo TM, é possível ver antes de tudo, uma dificuldade na apuração das causas por parte da equipe pericial, que é a equipe responsável por instauração dos Inquéritos Administrativos da Capitania dos Portos. Disposto isto, nota-se uma necessidade de seguir com mais acuidade as disposições do Código de Investigação de Acidentes da Organização Marítima Internacional (OMI), qual seja a Resolução MSC.255 (84), além de outros códigos e resoluções da OMI que orientem e recomendem a respeito de investigações. Sem uma correta apuração, torna-se difícil o julgamento justo das ocorrências. Porém, a dificuldade em se apurar as causas não se deve somente a falhas humanas de investigação, como também ao próprio ambiente marítimo e fluvial, que é geograficamente isolado e, por isso, as testemunhas destes acidentes na maioria das vezes limitam-se aos próprios responsáveis, e a tripulação das embarcações.

Dos acidentes analisados, foi levado em foco o naufrágio, a colisão e o abalroamento, por serem, esses, os mais ocorrentes em todo o período. Foi observado a grande incidência de casos fortuitos, permitindo afirmar que a cada cinco incidentes, estima-se que um será decorrente desta causa.

ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO: PESQUISA NOS ANUÁRIOS DE JURISPRUDÊNCIA DO TRIBUNAL MARÍTIMO

ABSTRACT

The present article aims to follow up a research done in 2017, in a Conclusion Work of the Naval Engineering Course of the Federal University of Santa Catarina, where navigation accidents were analyzed in the period from 2006 to 2015. Such research referenced data collected on navigation accidents in the period exposed, analyzing causes, number of fatalities, correlating with occurrences in Brazilian regions and with the size of vessels. In the present work, we sought to collect data on navigation accidents that occurred in Brazil in 2016, analyzed by the Maritime Court, aiming to continue the research in the most relevant parts, to explain important concepts related to the Court, in addition to other definitions related to accidents navigation. In Brazil, accidents and facts of navigation are judged by the Maritime Court, an autonomous body, linked to the Ministry of Defense through the Navy Command. In order to understand the functioning of this important body, its creation, structure of operation, composition and competence, as well as concepts related to accidents and navigation facts, will be demonstrated, addressing the perspectives of distinguished authors of the studied area, as well as definitions in account for the collection of data on the survey, collected from the yearbooks of the Maritime Court jurisprudence, in addition to other statistics collected in the bibliographical references. For that, we used researches in books, laws, information and analyzes in websites of the sectors involved in the subject, as well as previously elaborated monographs related to the subject.

Keywords: Maritime Court. Accidents of navigation. Navigation facts. Yearbooks. Law No. 2180/54.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Câmara dos Deputados. Senado. Lei n 2.180, de 5 de Fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. **Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1, p. 1777, fev. 1954.**

CAMPOS, Ingrid Z. A. Campos. **Direito Constitucional Marítimo: O Acesso à Justiça no Tribunal Marítimo e seus Princípios Constitucionais Processuais.** Curitiba: Juruá, 2011.

DPC. Portaria 107/DPC, de 16 de Dezembro de 2003. Aprova as Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação – NORMAM-09/DPC. **Marinha do Brasil, Brasília, DF, 16 dez. 2003.** Disponível em <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam09.pdf>>. Acesso em: 16 jul, 2018.

FERRARI, Sérgio. **Tribunal Marítimo: Natureza e funções.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

FONSECA, Maurilio M. **Arte Naval.** Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1954.

LUZ, Henrique Hermes. **Análise quantitativa dos acidentes de navegação em águas brasileiras entre 2006 e 2015.** Joinville: UFSC. 2017.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo.** vol.2, ed. 2. São Paulo: Manole, 2008.

OZÓRIO, Mário Augusto de Camargo. **O Tribunal Marítimo.** Santa Catarina: UFSC. 2011. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/21844-21845-1-PB.htm>>. Acesso em: 30 ago. 2018

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves; MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Direito Marítimo. Reflexões Doutrinárias.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.