



O cargueiro Log-in Pantanal entrando no Porto de Santos após acidente na barra: durante ressaca, em 11 de agosto passado, 46 contêineres transportados pelo navio caíram no mar, a cerca de 4 km da costa

# Pesquisa analisa queda de contêineres

Aluno de pós-graduação da UniSantos avalia causas do acidente

FERNANDA BALBINO  
DA REDAÇÃO

Analisar as principais causas da queda de 46 contêineres do navio *Log-In Pantanal* no mar, em 11 de agosto passado, foi o objetivo da pesquisa realizada pelo aluno de pós-graduação em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Católica de Santos (UniSantos) Victor Pinheiro do Nascimento. O estudante buscou informações na legislação, em entrevistas com especialistas na área e no protesto marítimo, protocolado logo após o acidente.

Na madrugada do último dia 11 de agosto, depois de concluir uma operação no cais santista, o *Log-In Pantanal* aguardava na Barra de Santos, a cerca de quatro quilômetros da costa, por uma nova janela de atracação. O navio retornaria ao complexo para concluir seu carregamento. Mas a queda dos 46 contêineres no mar atrasou seus planos e gerou grande prejuízo a sua armadora, a Log-In.

"Eu queria entender como o acidente pode ter acontecido. A gente tem o inquérito da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), que depois vai para o Tribunal Marítimo (TM), onde vão ser atribuídas as responsabilidades. Mas muito se falou sobre o mau tempo que ocorreu naquele dia. A minha grande pergunta era se só isso contribuiu para o acidente. E quais foram os outros fatores que influenciaram", destacou o estudante de pós-Graduação.

Victor é graduado em Relações Internacionais pela UniSantos e, na pesquisa, foi orien-

tado pelo professor e advogado Rodrigo Zanethi. Ambos tiveram acesso ao protesto marítimo relativo ao acidente – trata-se de um registro do incidente feito pelos oficiais da embarcação, tradicionalmente produzido quando um navio ou a carga que transporta sofre algum dano causado por problemas na navegação devido a fatores naturais, como o mau tempo.

No protesto, a companhia de navegação apontou o forte mau tempo, com ondas de 3,5 a 4,5 metros de altura, como a causa do acidente. Mas para o estudante, além da questão ambiental, houve falha humana e erros de procedimento, que causaram a queda das caixas metálicas.

"Uma análise preliminar do caso levou a três hipóteses preliminares para o acidente. A má peçação (fixação no porão) dos contêineres a bordo do navio e o mau tempo contribuíram significativamente para o incidente. E o imediato do navio também deveria ser responsabilizado, tendo em vista que uma de suas atribuições é verificar se a amarração dos contêineres foi realizada corretamente pelos estivedores no terminal de embarque", destacou o estudante

em sua pesquisa.

Segundo Victor, a alegação da armadora é de que houve fortuidade, ou seja, trata-se de um fenômeno imprevisível, causado apenas por força da natureza. No entanto, no momento do acidente, além do *Log-in Pantanal*, outros 23 navios estavam na Barra e não sofreram avarias causadas pelas altas ondas.

Atualmente, a CPSP trabalha na conclusão do Inquérito Administrativo dos Fatos da Navegação (IAFN), aberto logo após o sinistro, em agosto. Em seguida, as informações serão encaminhadas ao Tribunal Marítimo para um parecer.

## JULGAMENTO

Para Vitor, o julgamento do caso no TM será um debate caloroso. "O armador vai alegar caso fortuito de força maior, um fato inesperado, imprevisível, que pegou de surpresa. Por outro lado, vamos ter as seguradoras falando que a responsabilidade do transportador marítimo é objetiva, e ele vai ter que provar que a culpa não é dele", explicou.

O professor Zanethi aponta o fato de que os navios contam com equipamentos capazes de prever a alta da maré e outras condições climáticas. Além disso, esses dados são captados pela Praticagem de São Paulo e pela Marinha do Brasil.

"O mercado segurador já se definiu, argumentando que é impossível alegar força maior. Do outro lado, tem o pessoal que representa a Log-In e, no meio, tem o pessoal da carga, que foi indenizado, mas perdeu prazos, contratos", afirmou o professor.



Victor do Nascimento pesquisou o sinistro marítimo com orientação do professor Rodrigo Zanethi

## Estudante e professor explicam julgamento

### PROCESSO

"Depois de concluído na Capitania dos Portos de São Paulo, o processo vai para o Tribunal Marítimo, para a procuradoria especial da Marinha, que pode efetuar a representação em face do comandante e das pessoas envolvidas, segundo o relatório da Capitania"

Rodrigo Zanethi professor

presentação em face do comandante e das pessoas envolvidas, segundo o relatório da Capitania. As pessoas são intimadas para apresentar defesa em 15 dias e começa o processo marítimo dentro do Tribunal", explicou Zanethi.

Segundo Victor, o armador vai alegar caso fortuito de força maior, um fato imprevisível. Por outro lado, as seguradoras vão apontar a responsabilidade objetiva do transportador

marítimo, que vai ter que provar que a culpa não é dele.

"A empresa pode ser advertida, suspensa ou ser até cassada, o que eu acho difícil que aconteça. E também sofrer penalidade de multa pelo tribunal marítimo. Por todos os órgãos intervenientes, como Ibama (Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis) e Prefeitura, ela também pode sofrer penalidade pecuniária", destacou o professor orientador da pesquisa.

Zanethi explica, ainda, que pelo novo Código de Processo Civil (CPC), enquanto o processo estiver em andamento no Tribunal Marítimo, todas as ações são suspensas. A regra vale para os processos de importadores, exportadores, donos de cargas ou seguradoras que se sentiram lesados pelo acidente e ainda não foram ressarcidos.