

RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE ASPECTOS JURÍDICOS

Apresentação CCMM– 21/09/2017



Leonardo Soares
B.Sc. Ciências Náuticas –CIAGA / LL.B. Direito - UFRJ
M.Sc. Eng. Naval e Oceânica – COPPE (UFRJ) / Esp. Dir. Proc. Civil (UCAM)
Consultor Marítimo-Portuário / Árbitro CAMEDIARb / Professor Pós -Grad. Shipping Mackenzie RJ /UNDB - MA
Advogado / Membro ABDM

Leonardo Soares,M.Sc.

1/9

RESP. DO COMANDANTE :
ASPECTOS JURÍDICOS
SUMÁRIO



SUMÁRIO DA APRESENTAÇÃO

1. Introdução : Breves conceitos sobre AVARIAS MARÍTIMAS
2. Comandante como preposto do armador : Responsabilidade nas 3 esferas
3. Aspectos Jurídicos da RESPONSABILIDADE CIVIL no TRANSPORTE MARÍTIMO
4. Excludentes e Limitações da RC
5. Estudos de Casos



1. Introdução : Breves conceitos sobre AVARIAS MARÍTIMAS



AVARIAS SIMPLES/ PARTICULARES

FONTES : 766CCom

- Despesas suportadas **apenas pelo Navio** ou só pela coisa que sofreu o dano

Ex : Carregamento de cimento com porão molhado / úmido.



AVARIAS COMUNS / GROSSAS

FONTES : 764CCom; Incorporação (RYA, 2016)

- Despesas Repartidas **proporcionalmente** entre Navio, Frete, Carga

Requisitos (RYA, 2016) :

- Sacrifício ou Despesa
- Segurança Comum
- Perigo do Mar
- SUCESSO NA OPERAÇÃO!



Navio FC Maersk Londrina
Incêndio : 1200Z 250415
Atracação : 270415



MAERSK LINE declarou AG e, **após atracação** em Port Louis (I. Maurício), nomearam a Willis Ltd como reguladores . Despesas de Salvage + Arribada + "off hire" repartidas entre Navio / Donos das cargas...

Ônus Probatório:

Comte / Transportador , **exceto** se ele atestar no B/L, no momento de recebimento da carga, a avaria simples.

707, NCPC : Quando inexistir consenso acerca da nomeação de um **regulador de avarias**, o Juiz de direito da comarca do **primeiro porto onde o navio houver chegado**, provocado por qualquer parte interessada, nomeará um de notório conhecimento.

Ônus Probatório:
Dependerá das regras escolhidas no contrato

Ex: Reclamante da AG (RYA, 2016 – Rule E)



2. Comandante como preposto do armador : Responsabilidade nas 3 esferas



Como o Direito Brasileiro enxerga o Comte?

CCom : 497 (Def. legal), ss, até 542

PL 1572/11 : (567) – "O capitão é o representante legal do proprietário da embarcação e do seu armador nos locais onde estes não tenham domicílio ou mandatário com poderes suficientes, tendo como atribuições : 1) representá-los em juízo, ativa e passivamente, em todos os assuntos relacionados com a expedição marítima. [...]"

L. 9432 / 97 – 4º. (Requisito de Comte. Brasileiro para Navio com Flag Brasileira)

L. 9537 / 97 (LESTA) : 2º, IV c/c 8º, 9º, 10, 11

Dec. 2596/98 (R-LESTA) : 24



Citação → Defesa (15d) →
Instr. → Julgamento →
(Recursos) → **Acórdão Final**



Representação
(PEM : Dominus Litis + Custus Legis)
(Obs: 2º. Tipo : Repr. Privada)

Arquivamento

Novas Diligências

IAFN
(CP / Del)

Esfera Administrativa : LOTM 2180 / 54.

Tribunais Superiores
STJ (3ª.) → STF (4ª.)

TJ (2ª. Inst.)

SENTENÇA
(1ª. Inst)

PROC. CÍVEL

Vara Cível



A / FN

Caso haja Crime
Tipificado
CP /
LCAmb (960598)
em **AJB**

Tribunais Superiores
STJ (3ª.) → STF (4ª.)

TJ
(2ª. Inst.)

SENTENÇA
(1ª. Inst.)

PROC.
PENAL

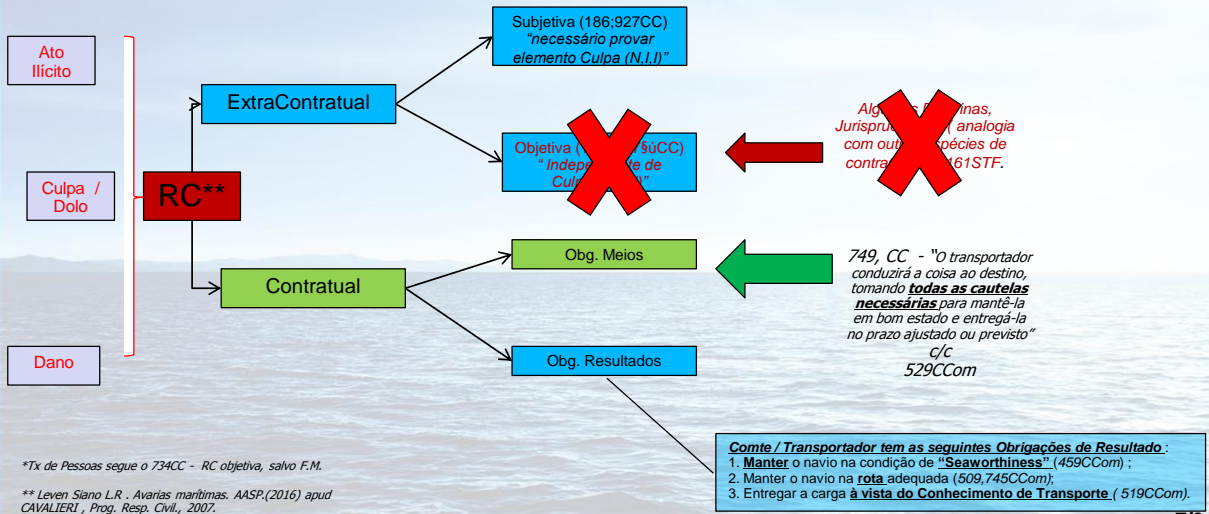
ACP | APPub

MPF

DelFed



3. Aspectos Jurídicos da RC no Transporte Marítimo de Coisas*



*Tx de Pessoas segue o 734CC - RC objetiva, salvo F.M.

** Leven Siano L.R. Avarias marítimas. AASP,(2016) apud CAVALIERI, Prog. Resp. Civil., 2007.



4. Excludentes e Limitações da RC Contratual do Transportador Marítimo no Direito Brasileiro

Excludentes

- **393,CC** – "O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de **caso fortuito ou força maior**, se expressamente não houver por eles responsabilizado"
- **764, CCom** – Medidas tomadas pelo Comte. no caso de Avaria Grossa.
 - 1) Tudo o que se dá ao inimigo, corsário ou pirata por composição ou a título de resgate do navio e fazendas, conjunta ou separadamente;
 - 2) As coisas alijadas para **salvação comum**;
 - 5) Os **danos** causados pelo **alijamento** às fazendas restantes a bordo;
 - 6) Os **danos** feitos **deliberadamente** ao navio para facilitar a evacuação d'água e os danos acontecidos por esta ocasião à carga;
 - 13) Os gastos de descarga e salários para **aliviar o navio** e entrar numa barra ou porto, quando o navio é obrigado a fazê-lo por **borrasca**, ou perseguição do inimigo, e os danos acontecidos às fazendas pela descarga e recarga do **navio em perigo**.
 - 16) As perdas ou danos sobrevindos às fazendas carregadas em barca ou lanchas, **em consequência de perigo**.

Limitações

- **494,CCom** : " **Todos** os proprietários e partes são **solidariamente responsáveis** pelas dívidas que o **capitão** contrair para consertar, habilitar e aprovisionar o navio; sem que esta responsabilidade possa ser ilidida, alegando-se que o capitão excedeu os limites das suas faculdades, ou instruções, se os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a benefício do navio (art. 517). Os mesmos proprietários e partes são **solidariamente responsáveis** pelos prejuízos que o **capitão** causar a **terceiro** por falta de diligência que é obrigado a causar a terceiro por falta de diligência que é obrigado a empregar para uma **boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo** (art. 519). **Esta responsabilidade cessa, fazendo aqueles abandono do navio e frete vencidos e a vencer na respectiva viagem.** [...] "
- **750, CC** – " A responsabilidade do transportador, **limitada ao valor constante no conhecimento**, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado."
- **1º, Dec. 350 / 35** : Introduziu no Ordenamento Jurídico a Convenção de Bruxelas (1924) - **não ratificada pelo Brasil**, "**cargo country**" - " O proprietário de um navio de mar **só é responsável até a concorrência do valor do navio, do frete e dos acessórios** do navio: [...]"

*FERNANDES, Paulo. C., Do regime de Responsabilidade Civil por danos à carga. XVII Congresso Internacional do IIDM. (2014).



5. Estudos de Casos

NENA A – Acidente em Santos 31/07/2010.



OSV SVITZER OCTO - FPSO Capixaba



***Erros na
condução da
manobra:***

1. Redução do Regime de Máquinas na curva;
2. Uso do ferro do bordo errado.



***Muito obrigado pela atenção e pelo tempo!
LinkedIn : Leonardo Soares***

***leonardo.soares@lslaw-adv.com
leonardosoares.adv.rj@gmail.com
consultant@tugs.com.br
consultant.leonardosoares@gmail.com***