

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portoemar@grupo-tribuna.com

Navios têm prioridade no Porto, mas não imunidade, diz advogada

Cristina Wadner explica que cargueiros possuem preferência no canal do cais santista, mas devem seguir regras

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

A preferência no canal de acesso do Porto de Santos é sempre do navio mercante em trânsito, mas isso não significa que essas embarcações têm imunidade, ressalta a advogada especializada em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro Cristina Wadner.

“Mesmo com prioridade, o navio deve manter vigilância e adotar manobras eficazes para evitar colisões, podendo haver sanções administrativas, julgamento no Tribunal Marítimo e responsa-bilização civil, caso infrações sejam constatadas”, explica.

Na noite da última segunda-feira, o navio cargueiro Seaspan Empire, de bandeira da Singapura, bateu em duas balsas no canal de navegação. A FB-14 e FB-15, que fazem a travessia Santos-Guarujá, atravessaram na frente do porta-contêineres, quando deveriam estar com atividade suspensa, disse a Praticagem. As balsas estavam apenas com os comandantes e marinheiros, fora de serviço. Não houve feridos. A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) abriu inquérito para investigar o caso.

Cristina Wadner afirma que ainda é cedo para apontar responsabilidades



ALEXSANDER FERRAZ - 17/2/26

Balsas são avisadas pela Praticagem sobre a passagem dos navios e devem interromper a travessia no canal de navegação por segurança

no caso, mas ressalta que a análise deve considerar dois planos distintos: o operacional-portuário e o marítimo. Segundo ela, há uma programação de atracação que orienta as manobras, mas ela é dinâmica. “Mesmo havendo previsão de atracar, a manobra pode ser reprogramada ou o navio pode ser direcionado ao fundo se o berço não estiver efetivamente disponível ou seguro naquele momento”, explica.

De acordo com a advogada, é possível que o navio tenha entrado no canal com expectativa de atracar, mas que, ao se aproximar do terminal, tenha sido constatada a incompatibilidade do berço (porque o navio entrou e saiu, quando ocorreu o acidente). Ainda assim, ela enfatiza que isso não altera o foco jurídico da apuração. “Estamos falando de um canal de acesso, uma área restrita, sujeita

a regras locais e ao dever permanente de evitar colisão”, observa.

A especialista esclarece que o plano portuário-operacional envolve informações sobre disponibilidade de berço e coordenação de manobras, enquanto o plano marítimo trata do acidente em si. “A apuração da colisão é de responsabilidade da Autoridade Marítima (CPSP), que reconstrói a dinâmica dos fatos — posiciona-

mento das embarcações, comunicações, velocidade e manobras — e pode indicar responsabilidades técnicas de quem participou da navegação”, afirma.

Ela destaca que ainda não é possível afirmar se houve descumprimento de normas sem a conclusão do Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), instaurado pela Capitania dos Portos.