

PROCESSO N° 3 076

ACÓRDÃO

Encalhe seguido de naufrágio. Constitui imprudência empreender navegação, mesmo a reboque, sem os meios de segurança imprescindíveis às contingências que a boa navegação exige.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

O pontão nacional "Guararapes", da Praça de Santos, inscrito sob n° 5301, de propriedade da Empresa Internacional de Transportes Ltda., tendo como capitão o mestre de pequena cabotagem Edson Felipe de Menezes, deixou o porto de Itapessóca, rebocado pelo mercante nacional "Guaratan", no dia 23 de junho de 1956, às 13,00 horas, levando um carregamento de 2 800 toneladas de cimento.

Na manobra de suspender, avariou-se o motor do bolinete de bordo do "Guararapes", o que resultou na providência de cortar a amarra com maçarico, passando, conseqüentemente, o pontão a dispor de apenas um ancorote, localizado na proa, para caso de emergência.

No mesmo dia, às 18 horas, rebocada e rebocado encalharam na altura da penúltima bóia do balizamento, no local denominado "Espalhado da Barra de Catuana", ali permanecendo até 01,00 hora do dia 24, quando a alta maré deixou safas as embarcações, seguindo

em demanda à barra onde o cabo de reboque foi passado para o rebocador "Novo Bandeirante" sob o comando do segundo piloto Mario Varejão da Fonseca, às 06,00 horas passando a navegar com destino ao porto de Recife.

A viagem transcorreu normalmente até que, às 21,50 horas, já nas proximidades do porto de Recife, por ter se partido o manilhão que ligava o cabo de reboque ao "pé de galinha", o cabo soltou-se, ficando o "Guararapes" à deriva, sob a ação do mar e vento reinantes, ocasião em que foi notado que o "Guararapes" fazia água nos paióis de proa invadindo o porão n° 1, onde se encontrava estivada a carga. Foi, então, transmitido o pedido de socorro pelo "Novo Bandeirante".

A primeira hora do dia 25, o "Novo Bandeirante" segurou dois cabos de manilha, passados na pópa do "Guararapes", por não ser possível à tripulação do "Guararapes" recolher o cabo de aço de reboque manualmente e, embora tendo-se partido um deles, conseguiu manter o reboque até às 5,40 horas, quando se partiu o segundo cabo, ficando novamente o "Guararapes" à deriva.

O pedido de socorro foi atendido às 7,00 horas, quando chegou ao local o rebocador "Cabedelo", tendo mesmo conseguido passar um cabo de reboque, por duas vezes, sem contudo manter por muito tempo o reboque, em virtude de se partirem os cabos.

Às 9,30 horas, como o "Guararapes" já se encontrava em local de três braços e mar de acesso perigoso para o rebocador, este regressou ao porto de Recife, deixando em seu lugar o rebocador "Quatro de Outubro" que, na faina de salvamento do "Guararapes", tentou, sem sucesso, passar o cabo de reboque.

Dadas as circunstâncias de acesso perigoso ao rebocador "Novo Bandeirante" este ficou, sob máquinas, nas proximidades do "Guararapes" até às 10,20 horas, quando, também, regressou a Recife.

O comandante do "Guararapes", para evitar o caimento da embarcação, lançou o ancorote que estava preso a um cabo de manilha, tendo este se partido.

Às 11,00 horas, chegaram ao local duas lanchas da praticagem, conduzindo uma delas o ajudante do capitão dos portos, que foi a bordo do "Guararapes" que já estava encalhado, e, às 12,00 horas foi finalmente o pontão abandonado, tendo sua guarnição e operários que se encontravam a bordo, em serviço de reparos, num total de 26 homens, sido conduzidos nas lanchas da praticagem, para o porto de Recife.

Foram lavrados o termo de abandono e protesto marítimo, consta ainda, dos autos, cópia do Diário Náutico do "Guararapes", "Novo Bandeirante", ata de deliberação, licença de tráfego, vistorias em seco e flutuando, em dia, licença avulsa para embarque extra-lotação de operários, lista de tripulantes, manifesto de carga.

Foram ouvidas nove testemunhas, que assim descreveram os fatos, sendo bom lembrar que o contra-mestre do "Guararapes" esclarece que as águas dos paióis do pontão invadiram o porão n° 1 em virtude de alguns furos na antepara que o separa dos paióis; enquanto que, as demais, quando se referem às condições de mar e vento, afirmam serem ruins, fato que se admite em função do boletim meteorológico (fls. 45) informar: "Os aparelhos da direção e velocidade dos ventos não funcionam.

Em consequência do acidente, perderam-se navio e carga, ambos segurados, o primeiro por Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões) e a carga

em Cr\$ 5.107.653,00 (cinco milhões cento e sete mil, seiscentos e cinquenta e três cruzeiros).

O sr. encarregado do inquérito, em minucioso relatório, conclui que o acidente ocorreu devido ao fato de se ter partido o manilhão que ligava o cabo de reboque ao pé-de-galinha, no pontão Guararapes, tendo suas conseqüências agravadas pelas precárias condições de segurança contra acidentes marítimos e pela falta de iniciativa e imperícia demonstrada pelo comandante do rebocador "Novo Bandeirante".

A Procuradoria ofereceu representação contra Mário Varejão Fonseca, comandante do rebocador "Novo Bandeirante", por imperícia e falta de iniciativa, não estando em condições de comandar, senão em casos normais, e contra Edson Felipe Menezes, mestre do pontão "Guararapes", por aventurar-se a uma travessia longa, sem os apetrechos necessários a qualquer emergência, desprovido dos mais elementares meios de segurança.

O Tribunal recebeu a representação, citados os representados, ofereceram defesas de fls. 78/79 e 83/85, protestando por provas sendo arroladas às fls. 89 dos autos.

Os autos com vista à Procuradoria, reiterou sua promoção de fls.

O primeiro representado juntou fotocópia de sua caderneta de matrícula.

Na instrução do processo, foram ouvidas duas testemunhas, tendo a primeira afirmado que os esforços do primeiro representado, na faina de salvamento do pontão não lograram o êxito esperado, devido às circunstâncias de tempo e mar. A segunda testemunha confirma as condições de mau tempo e mar e afirma não fôsem êstes fatores, não teria acontecido o acidente e a dita perda.

É o relatório.

Considerando que a prova colhida nos autos demonstra que o pontão "Guararapes" deixou o pórtio de Itapessóca a reboque, sem dispor de meios elementares para se socorrer em situação de emergência, que a boa técnica de marinharia recomenda, sem ferro de âncora e com motor de bolinete avariado e fora de uso, o que determinou a tentativa de suspender ferro com talha, e na impossibilidade de fazê-lo, gerou a necessidade de cortar a amarra com machete;

Considerando que o cabo de reboque desligou-se do "Guararapes" porque se abriu o manilhão que prendia o cabo reboque ao pé-de-galinha", e que a retomada do cabo reboque não pôde ser feita manualmente, único meio disponível, face não apurar o motor do bolinete, resultando dêste fato, o referido cabo ter de ser colhido pelo rebocador e, ato contínuo, tentar o reboque por cabos de manilha dados pela pópa do "Guararapes", os quais não resistiram por muito tempo, rompendo-se;

Considerando que a força de mar e vento, impelindo o "Guararapes" para região de pouca profundidade, impedia a faina de salvamento, pelo rebocador "Novo Bandeirante", porque seu calado era de 12 pés a vante e 16 à ré;

Considerando que tôdas as medidas necessárias ao salvamento do pontão foram postas em prática, não só por seu mestre, ora representado, como também, pelo comandante do rebocador, também representado, e dos outros dois rebocadores que compareceram ao local, atendendo aos pedidos de socorro:

Considerando que a faina de prestação de socorro do pontão pelo rebocador "Novo Bandeirante" somente terminou quando o "Guararapes" já se encontrava em local que não mais oferecia segurança à navegação do rebocador e também porque já se encontravam no local os rebocadores "Cabedelo" e "Quatro de Outubro", de menor calado e na faina de salvamento.

Considerando que, na farta prova dos autos, nada se pode constatar que demonstre ter o primeiro representado, Mário Varejão Fonseca, comandante do rebocador "Novo Bandeirante" agido com imperícia ou demonstrado falta de iniciativa;

Considerando que o segundo representado, Edson Felipe Menezes, capitão do pontão "Guararapes" empreendeu a travessia Itapessoca-Recife, com o pontão desprovido dos principais meios de segurança, para uma navegação a reboque, cuja necessidade imprescindível foi exigida na contingência do acidente e de sua falta resultou o evento;

Considerando tudo o que dos autos consta:

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) — quanto à natureza e extensão do acidente: ruptura da manilha do cabo de reboque; encalhe seguido de naufrágio; perda de corpo e faculdades; prejuízos avaliados em Cr\$ 17.107.653,00; b) — quanto à causa determinante: falta de recursos a bordo do pontão rebocado, para recuperação do cabo de reboque; c) — julgar procedente a representação contra o segundo representado, Edson Felipe Menezes, capitão do pontão "Guararapes", como incurso nas disposições da letra "i" do Art. 124 da Lei nº 2180/1954, aplicando-lhe a multa de cinco mil cruzeiros (Cr\$ 5.000,00) e custas, e improcedente a representação oferecida contra Mário Varejão da Fonseca, comandante do rebocador "Novo Bandeirante". — P.C.R. — Rio de Janeiro, 18 de junho de 1963. — *Paulo Mário da Cunha Rodrigues*, almirante-presidente — *Alvaro Cezar Beduschi*, relator — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Mário Rebello de Mendonça*.

Fui presente: *Agenor Rodrigues Pereira Guimarães*, 2º procurador.