

PROCESSO Nº 4 193

ACÓRDÃO

Encalhe, seguido de naufrágio. Alteração de rota para fins ilícitos (descaminho de café para o Uruguai). Navegação a cargo de dois marinheiros, conquanto se fizesse sob denso nevoeiro e à noite. Falta de sondagens e outras medidas de precaução. Mestre e práctico desprovidos do sentimento de responsabilidade e da noção do cumprimento do dever. Negligência, a par de procedimento irregular ao se conduzirem no desempenho das funções. Afastamento da profissão marítima, temporariamente, por suspensão no grau máximo, e multa, cumulativamente.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de processo, que se originou do inquérito instaurado na Capitania do Rio Grande do Sul, dêles se verifica que no dia 2 de novembro de 1960, encalhou no litoral do Brasil o iate-a-motor "Coral", em consequência do que veio a perder-se totalmente.

Acionado por dois motores semi-diesel de 80 SP cada, casco de aço, era registrado em nome de José Pereló Ribeiro Filho, mas trafegava por conta de Arnaldo Siqueira dos Santos, promitente comprador, imitado em sua posse. Tinha as seguintes características principais: 186,66 toneladas brutas, 30,44 metros de comprimento, 7,80 de boca e 2,70 de pontal.

O evento ocorreu 8 milhas ao sul do farol de Albardão, cêrca das 3,40 horas da madrugada, reinando densa cerração, como consta, e a navegação estava entregue, desde zero horas, a dois marinheiros, um no leme e outro de vigia. O mestre, Antônio Nunes da Trindade (m.p.c.), se encontrava descansando no camarote. A sua carta de habilitação era de Sergipe ao Piauí e por isso, declarou, levava como práctico o 2º pilôto aposentado Achilles Mesiano, tratado por todos, a bordo, como comandante da embarcação. O embarque deste se dera no pôrto de Ilhéus. Não obstante, não se achava matriculado.

Também esse oficial estava recolhido ao camarote, indo mais tarde atuar juntamente com o mestre para tentar safar o barco.

A ação do mestre, assim que avisado do acidente, foi imediata, mandando espiar o ancorote e procedendo ao esgotamento, mas tôdas as medidas preliminares resultaram em vão, como afinal foram balçadas tôdas as medidas posteriores tomadas pelo mestre, pelo oficial e ainda pelo próprio dono, Arnaldo Santos, que dias depois fêz-se presente adotando outras providências.

No dia seguinte ao do encalhe já a água penetrara na casa de máquinas, e no dia 14 de novembro a embarcação afundou completamente, sendo abandonada. Contudo a guarnição permaneceu na praia, acampada em barracas, procurando recolher salvados, transferindo-se depois para um pequeno hotel das redondezas, e no dia 30 seguiu para o Rio Grande.

Nada consta sôbre o que foi salvo.

Os diários e o rol de equipagem não foram apresentados, estando nos autos a provisão de registro, o certificado de arqueação, alguns outros papéis, passes de Cabo Frio e o passe de entrada da Polícia Marítima do Rio, datado de 4 de setembro, e ainda têrmos de vistas dentro do prazo regulamentar.

Quanto ao que estava o iate fazendo naquela altura e como fôra ali parar há duas versões diferentes. Uma do mestre e tripulantes subalterno se outra do piloto Mesiano.

A primeira é de que, vindo do norte com lastro de areia, recebido no porto de Ilhéus, saiu do Rio no dia 27 de outubro, com destino ao Rio Grande, onde tomaria carga, levando, por ordem de Arnaldo Santos, o piloto Achilles Mesiano como prático. Depois de navegar seis dias normalmente, encontrou, no dia primeiro de novembro, forte cerração, ocorrendo no dia 2 o encalhe. Toda a navegação estava entregue àquele oficial. Com relação ao despacho da embarcação no porto do Rio de Janeiro, informa-se que ficou de ser providenciado por Arnaldo Santos, o qual deveria remeter posteriormente os papéis, havendo dita documentação sido entregue no dia 14, na praia, após o encalhe, por uma pessoa não identificada, e que viajou de caminhão, não tendo o mestre, porém, ocasião de verificar se estava tudo em ordem. Não fez o mestre imediatamente a comunicação do acidente por julgar cabê-la ao piloto Mesiano. Isto retardou o inquérito, que só foi aberto no dia 28 de novembro.

A outra versão, a do piloto Achilles Mesiano, é dada no depoimento prestado na Capitania da Guanabara. Começa dizendo nas suas declarações que não esteve embarcado no "Coral", mas sim que nele viajou como passageiro de Ilhéus para o Rio de Janeiro, deste porto para a Ilha Grande e daí para Nueva Palmira, no Uruguai. Continuou no regresso e a bordo se achava no momento do encalhe.

Quanto à viagem que efetivamente realizou o iate disse que largou do Rio às 23 horas do dia 16 de outubro, inicialmente se destinando à Ilha Grande (baía da Ribeira), sem carga a bordo, ali chegando às 21 horas do dia seguinte, 17. Nessa localidade recebeu 2.620 sacas de café, carregamento feito na fazenda de Jorge Soares Duque Estrada e embarcadas por Antônio Cintra Gordinho e o administrador da fazenda, de nome Girão, empregado de Duque Estrada. O iate operou atracado à ponta da fazenda. À 3 horas da madrugada saiu para Nueva Palmira. No dia 25 chegou em frente a Montevideu, às 18 horas, lá se encontrando três donos do café: José Cintra Gordinho, Léo Bela e Juca de tal. Às 21 horas chegou a bordo o prático uruguaio levando uma carta para o mestre (carta de uma firma uruguaia), cuja fotocópia está à fls. 37, um volume contendo três escovas para tinta, três caixas de tinta sólida e um carimbo com os dizeres: Delegacia da Capitania dos Portos de Angra dos Reis, no Brasil, e mais três chapas galvanizadas com os dizeres: Products of Brasil. O carimbo serviu para carimbar o rol de equipagem e os manifestos de carga, e o outro material para marcar as sacas de café. Continuando viagem, chegou a Nueva Palmira no dia 27, às 2 horas da madrugada. Nesse porto encontravam-se Jorge Duque Estrada, Júlio Guerreiro Filho, Arnaldo Santos e o despachante Zeferino Vico, este o segundo de nacionalidade uruguaia. Depois das 12 horas a carga foi transbordada para um navio da Torm Line, serviço que terminou na manhã do dia 27. Vazio, o navio recebeu cerca de 30 toneladas de areia, como lastro, despachando para Caiena e levando dois práticos uriguaos que desembarcaram em Montevideu no dia 30, às 8 horas. Confirma o piloto a cerração caída no dia primeiro. Nega que estivesse exercendo qualquer função a bordo, sendo unicamente passageiro, justificando a sua presença na viagem o interesse de combater uma das gangas de contrabandistas, prestando colaboração à justiça do país. Posteriormente ao acidente com o "Coral", informa ainda, outro contrabando de café foi embarcado por um indivíduo de São Paulo no navio "São José" para

Nueva Palmira. O caso do "Coral", conclui, foi amplamente denunciado pelo jornal uruguaio "El Paiz", de 29 de outubro.

De quase tôdas essas pessoas apontadas como envolvidas na trama estão indicados os endereços das residências e alguns até do escritório comercial.

A carta que o piloto juntou em fotocópia é da Eximport Uruguay para o mestre Antônio Nunes Trindade, remetendo o material a que se referiu Mesiano, dando inclusive instruções de como usá-lo para carimbar os sacos. Datada de 22 de outubro, de Montevideu, e assinada por Júlio César Guerrero, contém recomendações para que não trate com o prático, que não é homem de sua confiança, além dos assuntos de navegação. Finaliza dizendo que em Nueva Palmira estavam aguardando a sua chegada (fls. 37).

Arnaldo Siqueira dos Santos depôs também na Capitania da Guanabara. Esquivou-se de prestar informações alegando que não estava na ocasião da saída do iate, entretanto dizendo que o barco deixou este porto no dia 24 de outubro. Não sabe se fôra o iate despachado, mas acha que sim. Não assistiu o embarque do piloto, no Rio, mas soube que viajava a bordo como prático.

O inquérito concluiu admitindo que a causa do acidente foi o mau tempo, não havendo por êle responsáveis. Sem embargo, frisa o relatório, não cumpriu o mestre as exigências do R.T.M. quanto ao despacho do iate, fugindo à sua competência o apurado relativamente ao contrabando, termina o encarregado as suas considerações.

Expedido edital e decorrido o prazo, o dr. 2º procurador, Agenor Rodrigues Pereira Guimarães, requereu o arquivamento.

Ao apreciar a promoção em sessão de 18 de dezembro de 1962, o Tribunal rejeitou-a, mandando representar contra o piloto Achilles Mesiano e o mestre Antônio Nunes da Trindade. Contra o primeiro por imperícia e negligência na navegação, não tomando as devidas precauções, como efetuar sondagens, etc., além de cometer evidente erro de navegação, não levando em conta as circunstâncias locais de vento e correnteza. Contra o segundo por alteração de rota e insuficiência de documentação. Razões esta do juiz Stoll Gonçalves, então relator. Deu-se como impedido e não votou o juiz Epaminondas de Souza, como tal já declarado anteriormente, ao lhe ser distribuído o processo em maio de 1962.

Citados, não atenderam, tendo o patrocínio de advogado-de-ofício. Razões de fls. e fls. Do piloto se arrimando nas conclusões do inquérito, pelo fortuito, e mais que, a se admitir, só para argumentar, a responsabilidade pelo acidente, ela só poderia ser atribuída ao mestre, de vez que êle, piloto, era simplesmente passageiro, não tendo a bordo nenhuma função de comando.

Do mestre se baseando nos depoimentos das testemunhas, nas conclusões do encarregado do inquérito e ainda nas doutas expressões da Procuradoria referindo-se às más condições de tempo, com cerração, ocasionadoras do vento. Protestaram por provas, mas na oportunidade declararam nada ter a requerer.

Fôlhas de antecedentes: negativa a do mestre. A do piloto registra haver sido condenado no processo nº 1550, referente ao naufrágio da lancha "Alvaro", colhida e cortada pelo hélice do navio "Lóide América", no cais do Rio, no dia 30/8/47. Ac. de 7//52, publicado no Anuário de Jurisprudência, vol. X, 1952. Processado mas isento no processo nº 4228, por presumida alteração de rota, com suspeita de atividades ilícitas, quando no comando do navio "Lud-

mar", na viagem de Salvador para o Rio, entre setembro e dezembro de 1959. Processo arquivado por não provada a alteração. Tudo indicava, nesse processo, que Achilles não exercia efetivamente o comando, mas apenas dava a sua assinatura no rol para satisfação de exigência regulamentar. Atualmente responde no processo nº 4 751 pela perda das chatas "RG-1" e "RG-2", rebocadas pelo navio "Esito", de seu comando, na viagem do Rio Grande para o norte, em março de 1963.

Processo redistribuído em 26 de setembro de 1964, ainda na fase postulatória.

Isto pôsto:

Como se viu, quando ocorreu o encalhe a navegação estava entregue aos dois marinheiros de serviço, mesmo e apesar de reinar densa cerração desde o dia anterior, conforme o testemunho unânime do pessoal de bordo.

As condições de navegação eram más, porque sem horizonte, e no entanto nenhuma medida de precaução foi tomada.

Disseram os marinheiros de quarto — Jaime Antônio dos Santos, fls. 20, e José Maria Gonçalves Filho, fls. 23 — que governavam ao rumo 250 graus, sendo esta a única informação a tal respeito consignada nos autos, já que o diário não foi apresentado.

Com essa proa seguia a embarcação fechada sobre a costa, não obstante a falta de visibilidade, não se tendo mesmo assim efetuado qualquer sondagem, o que vem demonstrar a ausência absoluta de providência acautelatórias, não se podendo acolher a tese da fortuna de mar para o acidente, que em verdade se deu por falta de medidas elementares de resguardo da embarcação.

Em sendo assim, casco e pessoas foram expostos a ação do tempo, por negligência, deixando-se tudo à mercê da cerração, incorrendo-se em inequívoco erro, de conseqüências desastrosas.

Por outro lado configura-se, na espécie, a alteração de rota, e alteração de rota para fins ilícitos, praticando-se, na viagem, o des-caminho de café, o que agrava as circunstâncias do evento, pelas características criminosas de que se reveste o emprêgo da embarcação, em desacôrdo com a conduta regular que se exige do indivíduo no exercício das funções de capitão.

E se configura, de fato, porque, saindo, como disse o mestre Trindade, com destino ao Rio Grande, não foi a êsse pôrto, tomando outro destino, depois de escalar, às ocultas, na baía da Ribeira, e daí seguindo para Nueva Palmira, no Uruguai, conforme o testemunho de pessoas neste caso insuspeita, o piloto Mesiano, inclusive juntando prova documental, a carta de fls. 37. Carta essa que não deixa dúvida alguma com relação às atividades criminosas na viagem em questão. Carta que ademais acompanhava material (carimbo, tinta, etc.) para falsificar manifestos de carga, adulterar rol de equipagem e marcar os sacos de café descaminhado.

Apreciados êsses aspectos do acidente e os atos e fatos que o antecederam, resta situar as responsabilidades, logo que o caso é manifestamente culposos, tendo que se considerar, na aplicação da pena, o caráter doloso da conduta precedente. Razão que bem justifica a exasperação da pena.

Ambos os representados incidiram em falta grave. O piloto Mesiano não era simplesmente passageiro do iate, como quiz fazer acreditar. Não estava engajado, isto sim, o que é um pouco diferente, mas indiscutivelmente exercia as funções de práctico, tendo

ao seu cargo a navegação, qualidade declarada por todos os tripulantes e pelo próprio dono do iate. O que se compreende perfeitamente, dada a falta de conhecimento do mestre, cujos limites geográficos da respectiva carta estavam compreendidos entre Sergipe e Piauí. Por isto mesmo já vinha desde Ilhéus.

O erro de navegação que conduziu à perda total da embarcação foi de fato e de direito seu. Havia de estar na ponte de comando e tomando as medidas aconselhadas pela prática marinheira.

Mas nem por isto se pode isentar o mestre, segundo representado, cuja autoridade não se subordinava à do práctico, tendo verdadeiramente o comando do iate, tornando-se solidário neste caso pelas faltas apuradas. Nem podia igualmente estar ausente na emergência. Era de seu dever manter-se no passadiço, nas condições de tempo conhecidas como bastante desfavoráveis para a navegação, no cumprimento de imperativo legal, podendo suprir possíveis deficiências do práctico, na tentativa de preservar a integridade do iate.

Tampouco podia qualquer deles levar por si só o barco ao Uruguai, alterando a rota, e ainda praticando contrabando, sem que o outro estivesse de acordo.

Agiram de parceria e portanto os fatos irregulares verificados militar em desfavor de ambos.

Não possuíam, os dois, o menor resquício de sentimento de responsabilidade, nem tinham noção do cumprimento do dever.

A par de negligentes, por não estarem à frente da navegação, como lhes competia, tiveram antecedentemente má conduta, em alterando a rota para fins proibidos — a prática de contrabando — o que representa uma agravante ponderável.

Temos em que, por isso mesmo, sobram razões para que sejam afastados da marinha mercante, ficando impedidos de nela exercerem, temporariamente, qualquer atividade, sem prejuízo de outras sanções, aplicadas cumulativamente.

Por êsses motivos, e pelo mais que dos autos consta, acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) — quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e naufrágio, depois de alterar a rota para fins ilícitos (descaminho de café para o Uruguai); perda total; prejuízos não avaliados; b) — quanto à causa determinante: negligência na condução da navegação, constituindo erro grosseiro; falta de sondagens e de outras medidas de precaução; procedimento irregular dos responsáveis pela lei fiel observância dos dispositivos regulamentares; c) — julgar procedente a representação e culpados os representados Achilles Mesiano, 2º piloto aposentado (inscrição nº 46.153, da Capitania do Pará), e Antônio Nunes da Trindade, mestre de pequena cabotagem, como incursos nas letras "a" e "i" do artigo 124 da Lei nº 2.180, de 5/2/1954, e nas disposições finais do parágrafo primeiro (1º) d'êste mesmo artigo, aplicando a cada um a pena de suspensão pelo prazo de um (1) ano, e, cumulativamente, a de vinte mil cruzeiros (Cr\$ 20.000) de multa. Custas ex-lege. Não tomou parte no julgamento o exmo. juiz Epaminondas de Souza, por se achar impedido. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 20 de abril de 1965. — José Moreira Maia, almirante-de-esquadra, juiz-presidente — Gerson Rocha da Cruz, relator — Antônio Mendes Braz da Silva — Mário Rebello de Mendonça — Jorge Gomes.

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