

PROCESSO N° 4709

ACÓRDÃO

Navio libanês «Mparmpapetros». Arribada para socorro a tripulante. Encalhe gerado por insegurança na navegação. Responsável o comandante. Multa.

Vistos, relatados e discutidos os autos.

O navio libanês «Mparmpapetros», com 7 069,60 toneladas brutas, inscrito no porto de Beyrouth, comandado pelo Capitão-de-Longo-Curso Nikolaos Pontikos, zarpou de Buenos Aires no dia 6-5-1963, com destino à Itália, via São Vicente. Transportava 10 133,29 toneladas de trigo e milho. Pouco depois da saída, o chefe de máquinas queixou-se de doença nos olhos. O comandante comunicou-se com os armadores e arribou ao porto de Santos. Ai, o médico achou que o doente deveria desembarcar. Assumiu a chefia de máquinas o 1º maquinista.

No dia 11, o navio prosseguiu. O comandante pediu permissão aos armadores para tocar em Recife, a fim de se reabastecer de óleo combustível. No dia 21 o chefe de máquinas comunicou ao comandante que o combustível estava contaminado por água salgada, o que dificultava manter a pressão no nível necessário. A posição do navio era, segundo o depoimento do Comandante, 9° 30' S 35° 17' W (ao meio dia).

Às 12h 25m a máquina «foi parada» (rumo 300°v). Até às 16h 55m o pessoal de máquinas trabalhou para reparar a irregularidade. O navio ficara à deriva. Às 20h o comandante convocou a tripulação e mandou queimar a madeira que havia no porão nº 4. Içados os sinais de «impossibilidade de manobrar.»

No dia 22, à 1h, a caldeira de BB pôde ser alimentada, mas o navio continuou parado. Às 5h surgiu, por BB, o farol de Porto de Pedras (Alagoas), depois de fortes chuvas. Marcação: 254°; distância: 4,5 milhas. Arriado o ferro de BE, com 4,5 manilhas.

Às 6h 50m o navio «bateu e estremeceu». Pouca visibilidade, muita chuva, vento e mar calmos. Ao clarear, o farol estava aos 241°, a 3,5 milhas. Sondagens: Proa — 40'; porão nº 1, BB, 48', porão nº 1, BE, 42'; porão nº 2, BB 36'; a BE, 34'; porão nº 3, BB, 24'; a BE, 22'; meia nau, BE, 22'; BB, 20'; porão nº 5, BB, 45'; BE, 48'; porão nº 6, BB, 42'; BE, 42'; pópa 43'. Porões estanques; duplo fundo nº 6, fraca penetração de água.

Às 9h, dia 22, as caldeiras estavam com pressão (220 libras por polegada quadrada). Às 9h 10m, o comandante tentou desprender o navio. Às 15h 9m o navio safou-se, depois de ter batido várias vezes e de se ter partido a amarra do ferro de BE. A água nos duplos fundos aumentava.

Às 15h 10m, fundeou com o ferro de BB, 2 manilhas.

Posição: Farol Porto de Pedras 229°v., a 4,2 milhas.

Navio flutuando. No dia 23, 7h, pronto para suspender, visibilidade má. Às 9h 15m, com melhor visibilidade, o ferro foi içado. Vento força 5. Às 9h 30m o navio movimentou-se, rumo 202°; às 9h 40m bateu. Vento SE muito forte, navio «batendo muito». Às 16h 35m fundeou aos 229°v. do farol de Porto de Pedras, a 3,1 milhas, fundo 27', areia.

O comandante pretendia zarpar a 25, com maré favorável. Às 4h, no entanto, foi informado de que entrava muita água na praça de máquinas. Tal situação piorou. Às 16h o pessoal teve de abandonar a praça.

Segundo o depoimento do comandante, o navio andou à deriva 21 milhas. Não pediu socorro. No Rio da Prata, nos dias 4 e 5, o navio pousara no fundo (lama), em maré muito baixa. Recebera, em Buenos Aires, 500 toneladas de óleo combustível. Largara com 550 toneladas, quantidade suficiente para, normalmente, atingir São Vicente, em 17 dias de viagem. Seis tanques foram contaminados por água salgada. O navio tinha capacidade para 950 toneladas. Quanto ao socorro que a corveta «Ipiranga» prestaria ao navio, o comandante Nikolaos declarou preferir o sistema «no cure no pay» ao sistema de «tarifas». Por isso, não aceitara o auxílio.

O Encarregado do Inquérito concluiu, em resumo:

«1º) que o acidente, (encalhe) foi devido à falta de prontas e adequadas providências, dada a imprudência, a imperícia, a negligência e a falta de qualidade marinheiras do capitão do navio. De forma alguma se pode admitir que o navio tenha ficado à matroca, sem nenhuma providência, para finalmente encalhar na viela de arrecifes, em que se encontra, sem que tenha havido razões para isso. 2º) que em consequência desse acidente, o navio está praticamente perdido, sendo difficilima sua recuperação. Grande parte da carga (trigo e milho) perdeu-se em consequência da contaminação com água salgada. O Comandante ignora se o navio está segurado. Os agentes neste porto, declararam que o barco está segurado, desconhecendo o nome da Companhia Seguradora e o valor do prêmio. Peritos do Lloyd's Register estiveram a bordo, por ocasião do sinistro, fazendo crer que o navio esteja segurado nessa companhia; 3º) é responsável direto pelo acidente e suas consequências, o Capitão-de-Longo-Curso Nikolaos Pontikos, comandante do «Mparmpapetros», pelas razões expostas no idem um (1), salvo melhor juízo».

A Procuradoria requereu esclarecimentos sobre o seguro do navio. As firmas consultadas nada souberam informar. Por fim, representou contra o comandante Nikolaos Pontikos, por arribada.

O Tribunal, ao julgar a representação, mandou reformulá-la, acrescentando o encalhe à promoção.

Recebida a representação reformulada.

Citação.

Declarada a revelia; designado advogado-de-ofício.

Defesa nos autos.

A arribada ao porto de Santos foi necessária e está plenamente justificada. Moléstia grave — como atestam os documentos anexadas aos autos — autoriza a arribada, para socorro médico ao enfermo, desde que não haja recursos a bordo.

O encalhe ocorreu por erro de navegação. Fazendo-a sem segurança, sem controle, sem pontos de apoio, o comandante perdeu a orientação básica para a estima e o traçado de rumos. Sobreleva acentuar que o navio ficou à deriva durante muitas horas, caindo para terra, na direção dos arrecifes, onde, afinal, encalhou.

O comandante foi surpreendido pelo farol de Porto de Pedras, sinal de que não sabia onde se encontrava. A sucessão de manobras que executou prova insegurança e imperícia. Por mais que o comandante quisesse acertar, não utilizou elementos tecnicamente hábeis; tentou mais ou menos ao acaso. Os acidentes surgem quando há insegurança e imperícia. Foi o que ocorreu.

O comandante foi responsável pelo encalhe por ter navegado sem segurança. Por outro lado, sabendo que o seu navio estava a deriva, não pediu socorro, não providenciou o reboque, que o livraria do acidente provável.

Assim:

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade na forma do voto de iolhas — a) quanto à natureza e extensão do acidente: arribada e encalhe; água aberta; perda de corpo e faculdades; b) quanto à causa determinante: medicação e desembarque de tripulante; negligência, quanto à segurança da navegação; c) julgar justificada a arribada. Culpado o representado comandante Nikolaos Pontikos, incurso na letra «b» do art. 124, da Lei n° 2180 de 1954 e aplicar-lhes, por maioria, a pena de multa de (NCR\$ 10,00) dez cruzeiros novos e custas. Vencidos quanto à pena os Exmos. Juizes Jorge Gomes e Gerson Cruz, que, por entenderem culpado o comandante, por negligência criminosa, lhe aplicavam, além da multa, a suspensão de seis meses de suas funções, como comandante, em águas brasileiras. — P.C.R. — Rio de Janeiro, em 4 de maio de 1967. — *Olivar da Silva Sardinha*, juiz-presidente. — *Antônio Mendes Braz da Silva*, relator. — Foi também voto vencedor o do Exmo. Juiz *Alberto Epaminondas de Souza* — *Olivar da Silva Sardinha*, juiz-presidente. — *Gerson Rocha da Cruz* — *Jorge Gomes* — *Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello*.

Fui presente: *Agenor Rodrigues Pereira Guimarães*, 2° Prcourador.