

PROCESSO N° 4 642/4 672

ACÓRDÃO

Encalhe, com perda do navio e carga. Uma vítima por afogamento. Navegar com um navio do porte do "Siderúrgica Oito", muito próximo a uma costa perigosa, ainda que com bom tempo, é uma temeridade. Erro de navegação, motivado por imprudência e negligência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

No dia 25 de abril de 1963, às 17.47 horas, o navio nacional "Siderúrgica Oito", de propriedade da Companhia Siderúrgica Nacional, sob o comando do capitão-de-cabotagem Aldemar José da Silva, em viagem de Imbituba para Vitória, conduzindo um carregamento de 7.200 toneladas de carvão metalúrgico, consignado às Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S/A (Usiminas), encalhou nas proximidades da "Careca do Velho", no litoral catarinense, vindo posteriormente a naufragar.

Foi instaurado inquérito na Delegacia da Capitania dos Portos do Estado de Santa Catarina, em Laguna.

Depuseram no inquérito, além do comandante, nove testemunhas. O capitão assim descreveu o acidente:

"no dia vinte e cinco de abril de mil novecentos e sessenta e três, às dezessete horas e quarenta minutos, após ter desatracado o navio sob seu comando do porto de Imbituba, navegando a rumos práticos e com a proa um pouco para fora da ponta da "Careca do Velho", com rumo base três cinco cinco graus verdadeiros; e já estando o navio em regime de viagem com máquina tôda fôrça adiante; que aproximadamente às dezessete horas e quarenta e sete mi-

nutos, deixou o Farolete da Ribanceira pelo través de bombordo, navegando o navio normalmente; que às dezessete horas e cinqüenta minutos, ou seja, três minutos após, o navio, mantendo o mesmo rumo sentiu o baixo, desgovernando-se; que mandou o timoneiro carregasse todo o leme a boreste, o que foi feito; que nesse momento a máquina continuava funcionando tôda força adiante e o navio efetuava um giro para boreste de cento e oitenta graus invertendo rumo; que após êsse giro o navio não saiu da posição de encalhe na latitude de vinte e oito graus, doze minutos e sete segundos Sul e longitude quarenta e oito graus, trinta e nove minutos e oito segundos oeste; que, ao deixar o pôrto de Imbituba, o navio calava, segundo lhe informara o senhor imediato, avante sete metros e dez centímetros e à ré sete metros e quarenta centímetros; que, julgando poder desencilhar o navio com recursos próprios, utilizou a máquina e o leme, dando atrás e adiante, até às oito horas e trinta minutos do dia seguinte, ou seja, vinte e seis de abril de mil novecentos e sessenta e três, quando resolveu pedir auxílio externo de rebocador à Agência da Companhia Siderúrgica Nacional em Imbituba que; cêrca das nove horas do mesmo dia, chegou a bordo o prático do Pôrto de Imbituba, senhor Faustino Villa; que, com o auxílio dêste, reiniciou as tentativas para o desencilhe do navio, tendo apresentado um ligeiro resultado favorável; que, aproximadamente, às vinte e quarenta e cinco horas do dia vinte e cinco de abril de mil novecentos e sessenta e três, o depoente ordenou que parasse a máquina, por motivo de se ter danificado completamente a máquina do leme e que o leme, por haver se desprendido da governadura, pudesse avariar o hélice do navio, o que já era provável ter acontecido; que nesse momento mandou largar o ferro de boreste até que tivesse um filame suficiente para aguentar o navio, e ainda mandou testar os fundos duplos, providências essas tomadas no sentido de não permitir que o navio se aproximasse mais de terra, permanecendo assim até a chegada da corveta "Augustura", da Marinha de Guerra, que deu-se às duas horas do dia vinte e sete de abril de mil novecentos e sessenta e três; que às sete horas do mesmo dia, compareceu a bordo do navio sob seu comando uma comissão de oficiais da corveta já referida, a fim de verificar a situação do navio e providenciar os preparativos da faina de passagem do cabo de reboque; que cêrca das treze horas do mesmo dia, foi passado o cabo de reboque na pópa e que às quatorze horas, aproximadamente, foi iniciada a primeira puxada pela corveta já referida; que por volta das dezessete horas e trinta minutos do mesmo dia, após o navio ceder quatro graus de giro para fora, partiu-se a cabresteira e parou a faina de desencilhe; que o navio permaneceu fundeado com o ferro de boreste durante a noite tôda até o dia vinte e oito do mês já referido, quando, cêrca das sete horas, reiniciou-se a faina de puxada, com os preparativos necessários para a segunda puxada, a qual se verificou cêrca das oito ou nove horas até cêrca das vinte horas, cuja faina apresentou um resultado favorável, pois o navio havia dado um giro de quarenta graus; que no dia vinte e sete do mês já citado, pela manhã, julgou necessário requisitar quatro ternos de estiva para alijar as cargas dos quatro porões, sendo a operação efetuada até o dia vinte e oito, quando, cêrca das vinte e duas horas, o serviço foi paralizado por ter que fechar os porões; que, cêrca das vinte horas e trinta minutos do dia vinte e oito do mês já citado, aconteceu ter-se partido o cabo de

reboque; que nessa ocasião recebeu mensagem da corveta, informando que esta iria recolher o cabo de reboque e, a seguir outra mensagem, solicitando para o navio recolher o cabo já citado; que imediatamente iniciou a faina para recolher o cabo, sendo necessário fechar o primeiro porão para facilitar a manobra; que durante a realização dessa faina, o mar tornou-se ressacado, progressivamente, com vagalhões lavando o convés e a superestrutura, obrigando a paralisar o recolhimento do cabo e voltar a atenção para o ferro de boreste, cuja amarra não estava convenientemente peiada, por motivo de avaria no molinete; que foi providenciado imediatamente o freiamento da amarra por diversos meios: alavanca no elo da amarra na saída do escovém, emprêgo de cabos de arame de uma polegada em quatro voltas, emprêgo de um amante de duas polegadas, emprêgo de duas lingas com gato passado com volta de fiel na amarra conjuntamente com a patola; que não surtindo efeito nenhuma dessas providências, largou-se o ferro de bombardeio, mas não houve possibilidade de freá-lo, em virtude do mar cobrir o navio, impossibilitando o acesso dos homens ao local; que ainda foi providenciado o alagamento do fundo duplo do navio; que a partir desse momento o navio ficou praticamente entregue à força d'água, que o empurrava em direção ao costão da ponta da "Careca do Velho"; que, nesse ínterim, o comandante da corveta sinalizou dizendo que iria aproximar-se para prestar socorro, sendo-lhe respondido que não o fizesse para não expor o seu navio ao perigo; que a despeito de todos os esforços empregados com os recursos de bordo, o navio foi jogado contra as pedras do referido costão, onde bateu contra as pedras, às duas horas e trinta minutos do dia vinte e nove do mês já citado; que verificando haver perigo de vida, em virtude de ter-se partido o navio em duas partes, cerca das seis horas e trinta minutos, do mesmo dia, determinou providências para abandono do navio, o que foi feito empregando-se um bote a motor em cabo de vai-e-vem, deslocando-se ao longo de um cabo guia, através de uma bossa passada nesse cabo; que neste bote a motor, fazendo cerca de vinte viagens até as pedras, salvaram-se noventa e oito homens, perecendo o cabo-foguista, Marciano Francisco de Lima, que no instante em que se partiu o navio, tentou descer por um cabo, provavelmente não agüentando o seu peso, caiu n'água e foi arrastado pela correnteza, indo chocar-se contra as pedras, desaparecendo". (Sic.)

O cabo-foguista Marciano Francisco de Lima, ao abandonar o navio, pereceu afogado, o que foi testemunhado pelo comandante e o marinheiro José Duarte Ângelo (fls. 26v.). As testemunhas, ao deporem, atribuíram responsabilidade ao comandante, que foi reinquirido às fls. 41. O encarregado do inquérito, após um longo relatório, opinou pela responsabilidade do comandante Aldemar José da Silva, pelo encalhe e posterior perda do navio. Foram anexados aos autos, cópias dos Diários de convés e de máquinas, termos, protestos e atas de deliberação, conhecimento e manifesto de carga, cópia de telegrama, carta náutica 1908 da D.H.N., vistorias em dia, atestado de óbito do tripulante Marciano Francisco de Lima, registro no Tribunal Marítimo, boletim de tempo e exame pericial. Expedido edital de notificação, a Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S/A (Usiminas), deu entrada a uma representação contra o comandante Aldemar José da Silva, a qual foi recebida pelo Tribunal em 3-12-1963. A Procuradoria concordou com a representação de parte, recebendo-a em todos os termos. O representado apresentou defesa, por seu advogado legalmente constituído, dr. Antônio Meira Bastos.

A instrução prosseguiu na forma da lei, vindo a julgamento independente de razões finais.

Navegar com um navio do porte do "Siderúrgica Oito", muito próximo a uma costa perigosa, transportando um peso de carga de 7.200 toneladas, ainda que com bom tempo, é uma temeridade.

O comandante Aldemar José da Silva sofrera anteriormente um acidente nas proximidades do porto de Imbituba, quando no comando do navio "Siderúrgica Nove", irmão gêmeo do "Siderúrgica Oito", sendo que este Tribunal o exculpou, por considerar o acidente decorrente de fortuna de mar. O eminente juiz relator daquele processo, que tomou o número 3.700, em seu venerando acórdão, disse: "Reconhece-se que as condições excepcionais de ingresso e fundeadoiro no porto de Imbituba (H. Laje), exigem precauções especiais na navegação que, no entanto, se observadas, devem exculpar o capitão, vítima do estado do mar revólto e correnteza." Desta vez, o mar estava tranqüilo, não havia correnteza, a visibilidade era boa, o tempo bom. Faltou ao capitão observar as precauções especiais. Mantendo um rumo de 355° verdadeiros, desde a saída de Imbituba até a "Careca do Velho", facilmente se percebe o erro de navegação, porquanto deveria o rumo ser mudado ao través do farolete da Ribanceira. A negligência do comandante, permitindo ao navio ultrapassar aquele ponto (Ribanceira), foi a causa do encalhe de que redundou a posterior perda do navio e carga.

As providências tomadas pelo comandante para safar seu barco não foram acertadas e não obtiveram êxito, originando-se então, uma situação de real perigo para as vidas de bordo, vez que o tempo se transformou, passando de bom para mau. O abandono foi determinado quatro dias após o encalhe.

Durante a faina de abandono, perdeu-se uma vida.

Os esforços empregados pela corveta "Angustura", convocada a ajudar na salvatagem, foram baldados.

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, — quanto ao item a) — natureza e extensão do acidente: encalhe, com perda total do navio e carga; morte de um tripulante, por afogamento; quanto ao item b) — causa determinante: erro de navegação; quanto ao item c), por unanimidade, considerar o representado Aldemar José da Silva, responsável pelo acidente, aplicando-lhe, por maioria, e pelo voto de desempate do exmo. presidente, a pena de multa de duzentos e cinquenta cruzeiros (Cr\$ 250,00) e custas, considerando a situação de saúde do representado, contra os votos dos exmos. juizes Epaminondas de Souza e Gerson Cruz que aplicavam a pena de interdição para o exercício da função de comando pelo prazo de doze meses; o exmo. juiz Rebello de Mendonça votou aplicando a pena de multa de dez mil cruzeiros (Cr\$ 10.000,00), aconselhando, porém, a aplicação do artigo 136 da Lei nº 2180, de 1954, mediante oportuna comprovação. — P.C.R. — Rio de Janeiro, em 8 de outubro de 1964. — *José Moreira Maia*, almirante-de-esquadra, juiz-presidente. — *Jorge Gomes*, juiz-relator. — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Mário Rebello de Mendonça*.

Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2º adjunto de procurador.