

PROCESSO N° 4 684

ACÓRDÃO

Naufrágio do iate "Belmonte", na barra de Itacaré, Estado da Bahia, a 25/6/1963. Navio em mau estado. Houve erro de navegação. Culpados o armador e o comandante. Multas.

Vistos, relatados e discutidos os autos.

O iate-a motor "Belmonte", propriedade de Belmonte Navegação Ltda., com 170.920 toneladas líquidas, comprimento 43,16 m, boca 6,75, peso máximo de carga 164,8 toneladas pontal 2,26 m, construído em 1916, comandado pelo de pequena cabotagem João Coelho de Ataíde, zarpou do porto de Salvador, Bahia, com destino ao de Ilhéus, às 17,15 horas, do dia 22 de junho de 1963, transportando 2 750 sacas de açúcar (165 toneladas).

O tempo, a princípio bom, modificou-se. Caiu forte vento sul, acompanhado de aguaceiro e grandes vagas. Em pouco, as ondas variaram o convés.

O comandante, temendo pela segurança da embarcação, arribou ao Morro de São Paulo, já fundeando às 4 horas do dia 23. Permaneceu no local até às 12.00 horas, quando resolveu fazer-se ao mar, pois o tempo melhorara. As 24 horas, novamente sob condições adversas de tempo, foi obrigado a arribar a Barra Grande.

Só no dia 25, às 5 horas, pôde zarpar rumo a Ilhéus. O mar ainda estava encapelado, mas o navio prosseguia normalmente, a 3 milhas da costa.

Às 12 horas, o 1º motorista descobriu infiltração de água salgada na praça de máquinas. Comunicou o fato ao comandante. O navio estava a dez milhas ao norte da Barra de Itacaré.

A bomba de esgoto do porão entrou em funcionamento. Às 13 horas, no entanto, a praça de máquinas apresentava grande quantidade de água. Além desse compartimento, também o porão fizera água.

Reunida a guarnição, o comandante expôs a situação e deliberou arribar a Itacaré, pôrto mais próximo, a 4 milhas. Assim fez. Aproximou-se à barra, com máquina adiante, toda a força, e iniciou a entrada. Inesperadamente, violento vagalhão de pôpa desgovernou o navio, atirando-o para bombordo. Não foi possível controlar o leme e o navio bateu nos arrecifes à esquerda da barra, a 80 m do farol de Contas.

Foram arriados os dois ferros, na tentativa de segurar o navio. A manobra nada adiantou. Não foi encontrada a camisa de colisão, nem seria praticável sua aplicação. A água penetrava em grande quantidade, enquanto as ondas assoberbavam o navio, abalando-o perigosamente.

O comandante resolveu abandoná-lo, uma vez que não havia meios de salvá-lo.

Os tripulantes estavam em perigo. A baleeira ficara inutilizada com o choque.

Pescadores que estavam por perto salvaram a guarnição. Só um marinheiro sofreu dois ferimentos leves em uma das pernas.

O processo veio a julgamento a 19/10/1964.

Convertido em diligência para obtenção dos termos das últimas vistorias. Seis meses depois, a resposta não chegara.

Vistorias datada de 27/5/1963.

Novamente em julgamento em 22/7/1965.

Voltou à Procuradoria para que representasse contra o capitão e o armador.

A Procuradoria representou. O Tribunal Marítimo recebeu as representações.

Citados, apresentaram defesas.

O armador perdeu o prazo e não apresentou as provas que prometera.

Vistorias — O acidente ocorreu 2 dias antes da extinção do prazo de 30 dias concedidos para cumprimento de exigências.

O acidente em julgamento constou de duas fases: a) má manutenção do navio; b) erro de navegação.

A primeira é atribuível ao armador, uma vez que a embarcação, em mau estado, não recebeu o tratamento adequado, mesmo depois das exigências da Capitania. Se em 28 dias o armador nada providenciara, não o faria em 2 dias. É responsável pelo mau estado do seu navio. Competia-lhe aparelhá-lo e mantê-lo em perfeitas condições de navegabilidade.

A segunda é erro flagrante de navegação. O comandante entrou sem segurança, pôs, praticamente, a proa sobre os arrecifes. Errou ou distraiu-se. É responsável.

Assim:

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por maioria: a) — quanto à natureza e extensão do acidente: água aberta; arribada; colisão com pedras à entrada da barra; perda total da embarcação; b) — quanto à causa determinante: mau estado da embarcação; falta dos meios necessários ao esgôto do navio; erro de navegação; c) — julgar não justificada a arribada; culpados o armador Empresa "Belmonte Navegação Limitada", na pessoa do seu representante legal, incurso no artigo 124, letra "I" da Lei n° 2 180 de 1964 e o mestre João Coelho de Ataíde, incurso na letra "a" dos mesmos artigo e Lei, aplicando ao primeiro a multa de cinquenta mil cruzeiros (Cr\$ 50.000) e ao segundo a de dez mil cruzeiros (Cr\$ 10.000) e custas. O exmo. juiz Jorge Gomes agravava as penas para cem mil cruzeiros (Cr\$ 100.000) e trinta dias de suspensão, respectivamente, enquanto que o exmo. juiz Mário Rebello de Mendonça, julgava improcedente a representação e absolvía os representados. — P.C.R. — Rio de Janeiro, em 2 de junho de 1966. — *José Moreira Maia*, almirante-de-esquadra, juiz-presidente — *Antônio Mendes Braz da Silva*, relator — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Mário Rebello de Mendonça* — *Jorge Gomes*.

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