

PROCESSO N° 5257

ACÓRDÃO

Água aberta e submersão. Perda total. Culpado o mestre, por trazer o barco sobrecarregado e por não ter tomado as providências que a situação exigia. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os autos.

Em 18 de janeiro de 1966, o cúter motor «Monte Castelo», de comando do mestre de pequena cabotagem Adauto Martins da Silva, soçobrou na enseada de Ponta Negra, Estado do Rio Grande do Norte, perdendo-se com tôda a carga, de 200 toneladas de cimento que transportava de Itapessoca, Pernambuco, para São Luis do Maranhão.

Segundo o apurado no inquérito, o barco escalara em Cabedelo e na viagem para Macau, no dia 16, quando na altura de Tabatinga, sofreu avaria em seu motor propulsor, ficando à matroca durante algumas horas, pelo que, em virtude dos embates do mar, abriu água, que a bomba a motor conseguia manter sob contrôle. Como a avaria do motor propulsor não pudesse ser reparada, foi armado o pano e o barco seguiu até a enseada de Ponte Negra, onde foi fundeado, em fundo de seis braças, sempre com água aberta e com a bomba de esgôto em funcionamento, às 3h do dia 17.

Na tarde dêsse dia, depois de aberto o motor e verificado que as «carretas» estavam partidas, o mestre decidiu ir a Natal para providenciar não só a compra das peças que o motor necessitava como a de uma outra bomba a motor para substituir a de bordo, no caso de uma avaria. Ao chegar em terra recrutou sete homens e mandou-os para o navio a fim de auxiliarem os homens da guarnição na faina de esgôto, caso a bomba a motor, por qualquer motivo, deixasse de funcionar. No dia 18, pela manhã, voltando ao navio com o motor bomba que havia conseguido, encontrou-o no fundo, somente com o mastro fora d'água.

O pessoal que ficara a bordo relata que a bomba deixou de funcionar após o jantar e, enquanto o motorista tentava descobrir o defeito, passaram a fazer o esgôto com latas, mas não davam vazão à água que entrava porque a passagem para o compartimento de máquinas era uma só e não permitia o trabalho de vários homens ao mesmo tempo. Como a água continuasse subindo, abandonaram o barco às 2h.

O «Monte Castelo» poderia transportar, no máximo, 172 toneladas de carga (fls. 83), mas transportava 215 toneladas, porque além das 200 toneladas de cimento ensacado levava 540 quilos de arame farpado, pertencente ao mestre, 12 toneladas de ração para gado e mais 3,2 toneladas de sacos vazios, levando assim um excesso de 43 toneladas de carga, ou seja, de 25%.

O encarregado do inquérito apontou a responsabilidade do mestre pelo naufrágio, não só por trazer a embarcação sobrecarregada como também por não ter dado a assistência que o barco exigia, deixando-o com água aberta para ir procurar o proprietário em sua fazenda em Macau.

O doutor procurador, repetindo os argumentos do encarregado do inquérito, ofereceu representação contra o mestre, que foi citado e ofereceu defesa por advogado de sua nomeação.

Tudo visto e examinado;

Defende-se o mestre, alegando ter ido à fazenda do proprietário por saber que lá se achava um mecânico especialista no tipo de motor do barco, pois sua maior preocupação era o reparo do motor propulsor, para que pudesse prosseguir viagem. A água aberta não o preocupava muito pois a bomba de bordo era nova, recém adquirida em Recife, e conseguia manter baixo o nível da água que entrava.

As circunstâncias mostram que não era pequena a preocupação do mestre quanto à água aberta, como ele agora alega, o que indica que ele avaliou o perigo que o barco corria, mas não soube afastá-lo. Logo que chegou em terra, sua primeira providência foi contratar sete homens para uma possível emergência e em seguida providenciar uma bomba sobressalente, que trouxe quando voltou no dia seguinte. Isto bem demonstra que ele reconhecia a necessidade de ter uma bomba sempre em funcionamento. Deveria assim prevenir-se, com segurança, contra a possível parada da bomba de bordo, até que pudesse arranjar e instalar outra.

Naquela situação, mandava a prudência que o navio fôsse levado para a praia até encalhar, ficando assim a salvo de uma possível submersão e em situação de poder sofrer reparos de emergência, para prosseguir a viagem com segurança, que tencionava o mestre fazer? Colocar outra bomba a bordo, reparar o motor principal e continuar viagem? Seria uma temeridade; com o mar, a água aberta poderia aumentar de maneira imprevisível e certamente teríamos em vez de um acidente, uma tragédia.

Além do mais, há culpa do mestre em trazer o navio sobrecarregado, com um quarto a mais da carga que a sua inscrição permitia. Tal excesso deve ter concorrido para o afrouxamento do calaféto, quando o navio sofreu os embates do mar por ter ficado à matroca. Alegar que sempre transportou tal excesso não é justificativa. Se a capacidade registrada era menor do que a real, como ele diz, impunha-se solicitar da Capitania que as necessárias correções fôsem feitas.

Do exposto;

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: água aberta. Avaria no motor propulsor. Submersão. Perda total. Prejuízos não avaliados; b) quanto a causa determinante: ação do mar agravada pelo excesso de carga. Omissão de providências acauteladoras, tendo em vista a situação em que o barco se encontrava; c) julgar culpado o representado, mestre Adauto Martins da Silva, aplicando-lhe a pena de multa de dez cruzeiros novos (NCr\$ 10,00) e custas. — P.R.C. — Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1967. — *Olivar da Silva Sardinha*, juiz-presidente. — *Alberto Epaminondas de Souza*, relator. — *Gerson Rocha da Cruz* — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Jorge Gomes* — *Celso Renato Duvié de Albuquerque Mello* — *Alvaro César Beduschi*.

Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2º Adjunto de Procurador.