

PROCESSO N.º 5 925

ACÓRDÃO

Água aberta. Naufrágio. Vício oculto. Os constantes embates das alvarengas nas obras vivas dos navios, quando em carregamento nos portos satineiros do Nordeste, podem ocasionar danos ao casco impossíveis de serem constatados de momento, cujas consequências imprevisíveis se manifestam posteriormente. Fortuna do mar. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os autos.

Trata-se do acidente de navegação ocorrido com o navio mercante nacional "MARINGÁ" sob o comando do capitão-longo-curso Hertz Pereira dos Santos, quando em viagem de Areia Branca para Cabo Frio, escalando em Recife, e transportando 9.700 toneladas de sal a granel.

Foram ouvidas doze testemunhas durante o inquérito instaurado na Capitania dos Portos do Estado de Sergipe, em Aracaju.

Tôdas as testemunhas comprovam as declarações do capitão, o qual declara: sic "Perguntado o que sabe a respeito do acidente, respondeu que naveguel normalmente até o porto de Recife sem nenhum problema de estanqueidade; que após a saída de Recife o chefe de máquinas em seu Relatório verbal diário informou que havia constatado alguma al. digo água no Confferdan que separa o porão de carga número três da Praça de Máquinas e que medidas de rotina haviam sido tomadas para o seu esgôto; que na saída de Recife o mar e vento encontrados fora da barra era leste-sueste de força variável de cinco a seis na escala Bealford; que o navio sofreu balanços violentos entre vinte e vinte e cinco graus; embora o rumo entre Recife e Santo Agostinho varia entre 190 a 200 graus foi obrigado a nevarar ao rumo 180 graus para evitar possivel corrimento da carga a granel; que devido aos balanços violentos e as vagas que embarcavam no convés a rotina de sondagens dos porões ficou prejudicada pois os tubos de sonda possuem os bujões ao nível do convés principal; que naveguel nesse rumo até obter um afastamento seguro da costa; que no dia quatorze após obter a posição observada do meio dia, passei a navegar ao rumo 240 graus, rumo êsse paralelo à costa, e já nesse mesmo dia quatorze fui obrigado a navegar a 235 graus e depois a 230 graus a fim de diminuir os balanços do navio; que cerca das 04.00 horas voltei a navegar a 240 graus embora submetendo o navio a fortes balanços, que durante o quarto de 04.00 às 08.00 horas por ocasião do relatório verbal do senhor chefe de máquinas, fui informado de que deveria haver alguma anormalidade nos porões, principalmente no porão três, pois estávamos com alguma dificuldade de esgotá-lo, sendo necessário manter a bomba aspirando constantemente do confferdan, em vista disto coloquei o navio em cape para que o chefe de máquinas tivesse oportunidade de sondar o porão três; que a sondagem encontrada foi de seis pés e oito polegadas; determinei então ao senhor chefe de máquinas que usasse dos recursos disponíveis para esgotar o porão três e o confferdan; que o chefe de máquinas usou para isso duas bombas; que dêsse momento em diante decidimos modificar a derrota procurando manter-me próximo da costa para uma possível emergência; que não permiti que membro da guarnição fôsse inspecionar o porão porque, havendo ali sal a granel e já uma altura de água de seis pés e oito polegadas, água esta que já estaria dissolvendo o sal sôbre côbro do porão, o risco de desabamento e conseqüente soterramento do tripulante, digo o risco de desabamento do sal com o conseqüente soterramento do tripulante era muito grande; que a sondagem efetuada no fundo-duplo dos tanques três e quatro, que ficam por baixo dos porões três e digo, dois e três, apresentou apenas três polegadas, ou sejam, praticamente estanque, entretanto, cerca das 10.30 horas do mesmo dia fui obrigado a parar a máquina para que a guarnição fizesse reparo do condensador principal; cerca das 18.00 horas obtive a posição observada latitude 10° 59 sul e longitude 036° 21' oeste que às 18.25 horas, após reparado o condensador principal voltou-se a navegar normalmente; que nessa ocasião mandei governar ao rumo 260 graus em demanda ao Farol de Aracaju, que ao avistar o Farol

de Aracaju na marcação 278 graus e na distância estimada de 21 milhas, passei navegar paralelamente à costa governando por 210 graus; que durante esse dia quinze o navio apresentou uma banda para bombordo variando de cinco a dez graus; que cerca das 23,00 horas fui informado pelo chefe de máquinas que a Praça de Máquinas estava seca e que conseguimos esgotar todo o Confferdan; que nessa oportunidade o navio já quase não apresentava banda alguma; que as duas bombas de bordo sendo empregadas simultaneamente eram suficientes para controlar a avaria de água aberta; que nesse mesmo dia 15 do corrente estivemos parados das 20,30 até às 20,45 horas por deficiência de bomba de alimentação; que o quarto das 00,00 horas às 04,00 horas correu normalmente; que às 06,00 horas do dia dezesseis, quando na posição estimada 11° 38' sul e longitude 37° 04' oeste a máquina foi parada, em virtude de salgamento na alimentação nas caldeiras; que às 07,50 horas quando voltou normalmente a funcionar a máquina resolvi navegar ao rumo 270 graus, ou seja diretamente em direção à costa devido à deficiência do funcionamento da máquina; que cerca das 07,00 horas fui acordado pelo senhor imediato que me comunicou estar o navio mais embicado do que na véspera e que a água do porão três principiara a fazer um martelamento hidráulico bem forte contra a parede interna dos costados; em vista disso desci ao porão acompanhando do, digo porão três acompanhado do imediato e do contra-mestre do navio para fazer uma inspeção; que na oportunidade verifiquei que todo o sal do porão havia sido dissolvido pela água do mar; que o sal estivoado na coberta na região da escotilha de passagem havia desmoronado dentro do porão e também fôra dissolvido; que havia ainda sal na amuras; que nessa vistoria foi constatada que a água não penetrou pela coberta e sim pelo porão; que a água já estava quase atingindo a coberta; que o navio nessa ocasião já apresentavam uma banda sensível para boreste, cerca de dez a vinte graus; cerca das 8,25 horas, dêse mesmo dia dezesseis, foi necessário parar a máquina para que a guarnição pudesse esgotar as dalas da máquina, pois a água já ameaçava atingir as caldeiras, com possível risco de explosão das caldeiras; que uma vez parada a máquina o navio se atravessou ao mar e vento que continuavam de leste-nordeste com força variável entre quatro e seis; que cerca das 10,30 horas foi dado máquina adiante devagar, mas, devido a pouca potência da máquina, o navio não obedeceu ao leme; que às 10,52 horas fui obrigado a parar a máquina e tentar conseguir um aumento nas caldeiras, digo aumento de pressão nas caldeiras; nessa ocasião fui informado pelo chefe de máquinas que com o alagamento da Praça de Máquinas a água havia penetrado no sistema de ventilação forçada, digo sistema de tiragem forçada tornando inoperante provisoriamente; também fui informado pelo chefe de máquinas que o adernamento para boreste e o embicamento progressivo do navio, nossas possibilidades de esgôto ficaram reduzidas a apenas uma bomba, pois as aspirações das demais bombas situadas a bombordo estavam completamente secas; que nessas circunstâncias a caldeira só poderia funcionar com tiram natural, digo tiragem natural; que cerca de 10,52 horas tentou-se mais uma vez dar máquina adiante e girar o navio, mais ainda esta vez a pressão não foi suficiente para imprimir uma velocidade que permitisse ao navio atender ao leme; que cerca das 11,00 horas determinei ao chefe de máquinas que usasse todo o vapor disponível para o esgôto dos porões; que nesse dia dezesseis cerca das 0,8,00 horas passei um rádio para a Capitania dos Portos da Bahia pedindo assistência de um rebocador equipado com bombas portáteis e solicitamos que esse pedido fôsse transmitido à Ca-

pitania de Aracaju, já que a cidade não dispõe de Estação Costeira para contato direto; que passei então aguardar a chegada do auxílio pedido; que o navio Merety Mercante ao ouvir nossa mensagem colocou-se inteiramente a nossa disposição; que embora sabendo não dispor o N/V Merety de recurso portátil de esgoto, pedi ao comandante do mesmo que me desse assistência até a chegada do rebocador pedido; que o comandante do Merety rumou diretamente para a minha posição avisando-me de que estaria nas proximidades cerca de 24 horas; que tive dificuldade em manter contato com Estação Costeira de Salvador e dela receber a resposta da Capitania; entretanto, através de outros navios fui notificado que a Corveta "Caboclo" chegaria na minha posição no dia seguinte às 13,00 horas; que uma vez a máquina parada o navio começou a derivar na direção oeste-noroeste; que cerca das 12 horas encontrava-se na posição observada de 11° 31' sul e longitude 37° 03" oeste; que cerca das dezoito horas marcou-se o Farol do Rio Real aos 300 graus na distância estimada de 11 milhas; que cerca das 19 horas o rebocador Sócrates chegou ao nosso costado enviado pela Capitania de Aracaju; que o mestre do rebocador lamentava não dispor de bombas portáteis para ceder ao navio; que o mesmo rebocador perguntou se desejava fazer o transbordo da guarnição ou se havia algum ferido a ser conduzido para terra; fiz saber ao comandante do Sócrates que o auxílio mais recomendável seria rebocar-me ao encontro da corveta Caboclo, ou, digo o que anteciparia as operações de salvamento; que o comandante do rebocador Sócrates declarou haver necessidade de consultar o seu Armador por fonia, mas que ficaria nas proximidades para dar qualquer socorro solicitado; que por essa ocasião já havia recebido comunicação de que vinham ao meu encontro os navios Presidente Wenceslau e o Transporte Ary Parreiras; que consultei ao comandante do transporte Ary Parreiras quais as suas possibilidades de auxílio, sendo-me então informado que o mesmo dispunha de bombas portáteis, e guarnição especializada em Controle de Avarias e que estaria ao meu costado cerca das 23,30 horas; cerca das 20,00 horas o navio mercante Presidente Wenceslau chegou próximo ao meu navio; que agradei e dispensei os serviços do Presidente Wenceslau, pois ele não dispunha de bomba e eu já tinha um rebocador próximo ao costado; que enquanto aguardava a chegada da corveta Caboclo o navio diminuiu a banda mas acentuou bastante o embicamento; cerca das 17,00 horas o imediato inspecionou os porões um e dois e verificou que o sal do porão dois também já tinha sido dissolvido pela água, que, nessa altura já atingia mais de meio porão e que o porão um também já apresentava bastante infiltração de água; que cerca das 23,00 horas o rebocador Sócrates aproximou-se e me comunicou que tinha ordem do seu armador para rebocar-me para Salvador; que aceitei o reboque porque nessa ocasião o navio já havia derivado para uma distância aproximada de umas três milhas da Barra de Estância e também porque ele me levaria ao encontro da corveta Caboclo; que das 23,00 às 24,00 horas a guarnição esteve ocupada em receber e fixar o cabo de reboque; que cerca das 24,00 horas foi iniciado o reboque; que nessa ocasião radiografei ao navio transporte Ary Parreiras, avisando a minha condição de navio rebocado; que para o transbordo de qualquer material para o N/V Maringá ele deveria coordenar a manobra com o comandante do rebocador; que o Ary Parreiras chegou nas proximidades cerca de 00,30 horas; que o Ary Parreiras trocou mensagens com o rebocador, as quais não conheço; que o reboque prosseguiu sem transbordo de bombas, sendo meu navio escoltado pelo Ary Parreiras; que durante o reboque das 00,00 às 04,00 horas o

rebocador foi obrigado a puxar-me num rumo aproximado de leste para evitar um banco de sete metros ao sul da Barra de Estância; que o reboque então se efetuou exatamente contra a posição do mar e vento, digo contra a direção do mar e vento de leste-sueste reinante; que nessas condições o navio foi grandemente castigado na parte de vante; que o mar cobria total e freqüentemente o convés das escotilhas um, dois e três; que cerca das 04.00 horas o imediato ao entrar de quarto veio comunicar-me que havia percebido estalos estranhos provenientes da estrutura do casco, nas imediações do porão três; que realmente procedia a informação do imediato porque eu havia despertado, digo havia sido despertado quando cochilava no meu salão de refeições; que juntos procuramos localizar a origem do ruído e ele realmente procedia das imediações do porão três; que nessa ocasião radiografei ao navio transporte Ary Parreiras informando da impossibilidade de prosseguir o reboque, pois havia o risco de uma fratura do casco; que caso sobreviesse uma fratura no casco com penetração de grande volume de água na Praça de Máquinas, haveria inevitavelmente o choque térmico nas caldeiras e conseqüentemente explosão das mesmas; que o número de vítimas que poderia resultar desse acidente seria imprevisível; que mandei o imediato dar uma série de apitos longos para que o rebocador parasse de puxar o navio; que determineina, que digo determinei ao imediato que reunisse a guarnição no salão de refeição dos oficiais a fim de deliberar da conveniência de permanecer a bordo ou fazer o abandono do navio; que a guarnição de subalternos pronunciou-se a favor da retirada de bordo; que os oficiais se pronunciaram em favor de interromper o reboque e permanecer a bordo até a chegada da corveta; que em vista das opiniões acima citadas, eu, comandante do N/V Maringá, deliberei passar a guarnição de inferiores para o Ary Parreiras e manter as atividades mínimas de bordo, com auxílio dos, digo apenas dos oficiais, até a chegada da corveta; que mandei preparar a baleeira de boreste para fazer o transporte do pessoal; que mandei o mestre reservar alguns homens para fazer a manobra de largar o cabo de reboque; que entretanto ao voltar ao passadiço cerca des 06.00 horas, o rebocador ainda continuava puxando o navio indiferente aos meus apitos; que radiografei ao navio transporte Ary Parreiras solicitando seu auxílio no sentido de avisar ao rebocador que interrompesse o reboque; que depois de vários sinais do Ary Parreiras ordenando a cessação do reboque, os quais não foram atendidos, seguiu este em direção ao rebocador; que pouco depois partiu-se o cabo do reboque girando o navio para bombordo e expondo a nossa baleeira de boreste ao mar e vento reinante; que a baleeira de boreste era a única motorizada; que devido às condições de mar e vento reinante seria impraticável arriar uma baleeira a barlavento; que era impraticável também arriar uma embarcação a remo, mesmo a sotavento, pois ela seria espatifada contra o costado do navio, solicitei então ao Ary Parreiras que mandasse o rebocador apanhar a minha guarnição ao costado; que o rebocador desatracou-se e eu fiquei com alguns oficiais a bordo; que dando pessoalmente um balanço na situação verifiquei que a chegada das bombas já não mais seria de utilidade, pois era impossível alguém transitar pelo convés de vante em consequência das fortes vagas que arrebatavam sobre as escotilhas dos porões dois e três; que nestas condições não haveria possibilidade de ali instalar as bombas para esgoto, pois as voltas de mar embarcaria muito mais água do que a capacidade de esgoto das bombas; que na oportunidade eu verifiquei um acentuado tosameto na região do porão três; que em vista das condições acima deliberei que o navio fosse também aban-

donado pelos oficiais obedecendo também as precauções de praxe; que deixei de arriar os dois ferros porque encontrava-me em fundo superior a mil metros; que cerca das 08,00 horas fizemos o abandono definitivo do navio, embarcando no rebocador Sócrates; que o Sócrates levou-nos até próximo o costado do Ary Parreiras, ocasião em que comuniquei ao comandante daquela unidade as condições do navio e minha deliberação de abandono; que o rebocador Sócrates recebeu ordens pela fonia para conduzir-nos até Aracaju; que desembarquei em Aracaju cerca das 18,00 horas desse mesmo dia 17. Perguntado a quanto tempo comandava o navio, respondeu que já esteve embarcado neste navio no período de 13-4-1967 a 5-6-1967 e voltou a embarcar em 17 de maio de 1969. Perguntado sobre o motivo de seu último embarque, respondeu que seu antecessor desembarcou inesperadamente no Rio de Janeiro pelo que foi chamado para assumir o comando do navio legalizando o contrato em Recife. Perguntado se conhecia bem o navio, respondeu que conhecia bem o navio e parte da guarnição. Perguntado se o Conferrdan que separa a Praça de máquinas do porão de carga número três era estanque em relação à Praça de Máquinas e se a antepara de separação entre o porão número três e a Praça de Máquinas era estanque, respondeu que o Conferrdan serve de passagem para os tubos de esgoto do porão, dos tubos de óleo combustível e também dos tubos de vapor para a serpentina de aquecimento do óleo armazenado dos tanques de óleo combustível e, por sua localização a meio navio, é o ponto onde sofre maior flexão nas operações de carga e descarga. Assim sendo devido a idade do navio é comum haver um ou outro rompimento de tubo prejudicando a estanqueidade. Sempre que isso se verifica é feito o necessário reparo. A antepara é normalmente estanque e somente agora por ocasião do acidente, apresentou uma rachadura na solda que a liga ao costado de bombordo, um pouco acima do Settlig-tank. Perguntado se foi constatado qualquer rachadura nos tubos citados acima, respondeu que nesta viagem não teve oportunidade de inspecionar o Conferrdan. Perguntado se desde o início dos problemas relatados que levava o navio a fundar teve qualquer comunicação com o armador, respondeu que teve comunicações comerciais, e perguntando se notificou o armador quanto ao acidente diretamente, respondeu que deu parte da avaria através da Estação Costeira no dia quinze. Perguntado se teve qualquer determinação do armador relativa ao acidente, respondeu que sim, que o armador lhe recomendara envidar todos os esforços para salvar o navio, mas precisamente evitar perda de vida humana. Perguntado se quando o chefe de máquinas no quarto de 04,00 às 08,00 horas do dia 15 apresentou o seu relatório verbal o fato de não ser possível de ser esgotado o Conferrdan se havia sido feita sondagem em todos os tanques dos porões, respondeu que as sondagens de navio mercante são feitas pelo carpinteiro que as faz diariamente, porém, com muita dificuldade devido ao embarque constante de água no convés, pelo que as mesmas não oferecem confiança. Perguntado se nessa ocasião determinou que fosse feita a sondagem em todos os tanques e porões, respondeu que o chefe de máquinas se encarregou de fazer a sondagem ele próprio em todos os tanques e porões da parte de vante do navio, pois discordava da sondagem obtida pelo carpinteiro de apenas dois pés e seis polegadas do porão três, tendo encontrado então seis pés e oito polegadas somente no porão três, estando os demais em condições normais. Perguntado se no dia quinze à noite quando foi conseguido esgotar todo o Conferrdan determinou que fosse passada inspeção no seu interior, respondeu que uma vistoria no Conferrdan não era visível, digo não

era viável por ser um trabalho penoso e de difícil sucesso. Perguntado se sabe ou se foi verificado como chegou a água até à Praça de Máquinas, água essa que veio a alagá-la, respondeu que o Conferrdan tem um suspiro pelo qual saiu água para a Praça de Máquinas e que também provavelmente por uma rede de vapor para aquecimento de tanque atualmente fora de uso. Perguntado se foi tomada alguma providência no sentido de bujonar o suspiro, respondeu que o suspiro possui válvula que foi fechada e parou de sair água por ele. Perguntado se determinou que fôsse investigado por onde entrava água na Praça de Máquinas, respondeu que sim, havendo o chefe de máquinas encontrado uma rachadura na solda da antepara acima do Settling tank por onde entrava água. Perguntado se foi tomada alguma providência dessa rachadura, respondeu que ao seu julgamento não tinha condições de tamponamento, pois a largura da fenda não era suficiente para a fixação do calafeto e que a rachadura era de cerca de doze centímetros e que o alagamento verificado era apenas situado por baixo das caldeiras, somente a boreste chegando a água no máximo na altura do estrado na parte de vante. Perguntado se a partir das 17, digo 07,00 horas do dia 16 quando foi informado pelo imediato que o navio estava mais embicado do que na véspera mandara sondar os tanques de vante e os porões e se anteriormente vinham sendo feitas sondagens e com que frequência, respondeu que o imediato desceu aos porões números dois e um para verificação local, pois que as sondagens era dificilmente realizáveis por embarque contínuo de água do mar sobre o convés de vante; nessa ocasião foi verificado que grande quantidade de água já havia penetrado no porão dois, mas que o porão um estava praticamente estanque; a frequência das sondagens era determinada pela possibilidade de operar nos tubos de sonda e também a ordem do chefe de máquinas. Perguntado se os porões de ré do navio permaneceram estanques durante todo o acidente, respondeu que permaneceram estanques. Perguntado se já respondeu anteriormente a inquéritos administrativos de acidente de navegação e em caso afirmativo quantos, respondeu que nunca respondeu inquérito de navegação. Perguntado qual a carga e o seu total, respondeu que o navio transportava 9.700 toneladas métricas de sal a granel. Perguntado de onde vinha e para onde ia e onde fez escala e quais as datas de saída e chegada nos portos, respondeu que a viagem de regressos iniciou em Fortaleza após a descarga de trigo a granel e de onde saímos em lastro com destino ao porto de Areia Branca, onde pegou carregamento de sal a granel e saiu no dia 9 de junho às 23,40 horas com destino ao porto de Recife para abastecimento de água e óleo, onde chegou no dia 11 de junho às 22,00 horas ficando fundeado e de lá saindo no dia 13 às 15,00 horas com destino ao porto de Cabo Frio para onde se destinava a carga. Perguntado se suspeitou que houvesse rachadura no chapamento do costado na altura do porão três, respondeu que sim por ser a área de maior plexão do navio e também por ser o porão que se limita o Conferrdan onde apareceu a água. Perguntado porque não passou a camisa de colisão ou coxim de abordagem nesse local, respondeu que a área coberta da camisa de colisão era relativamente muito pequena em comparação à área decarena do porão três; para passar a camisa de colisão era indispensável localizar o furo. Perguntado se era esta a última viagem do navio respondeu que seria a última viagem dentro do prazo de prorrogação da vistoria em seco. Perguntado se o navio estava no seguro, respondeu que ignora em virtude do armador não a ter fornecido dados sobre esse assunto. Perguntado se a carga estava no Seguro,

respondeu que normalmente toda carga é segurada, porém eu ignoro os detalhes.””

Documentação e vistorias em ordem.

Classificação no Bureau Colombo AM-E-BC, expedida em 12 de março de 1969, no Rio de Janeiro.

Características: L = 134,569 m; B = 17,374 m; D — 11,379 m; tonelage bruta 7.542,44; tonelage líquida 5.056,80; porte (DW) 9.933,30; máquina alternativa com 2.500 CV; duas caldeiras; um hélice; construído no Estados Unidos da América do Norte em 1944.

O naufrágio ocorreu nas coordenadas de latitude 11° 44'0 S e longitude 037°08'0 WCW, cerca de 13:37 horas do dia 17 de junho de 1969, considerando o encarregado do inquérito tenha o comandante se omitido nas providências necessárias para salvar o navio, cuja opinião foi endossada pelo Segundo-Adjunto de Procurador, Dr. José Maria Coutinho Nevares, o qual, em sua promoção acusa o capitão de haver se omitido na passagem da camisa de colisão, permitindo viesse o navio a naufragar.

Em julgamento, o Tribunal examinando o mérito, rejeitou a representação de fls. 83.

A água aberta decorreu de um vício oculto, provavelmente em consequência das constantes batidas das alvarengas de ferro, em Areia Branca, contra as obras vivas do navio durante o período de carga.

É preciso notar, que diversos navios, em sistemática seqüência, estão sendo vítimas de sinistros, cujo evento tem sua origem na faina de carga nos portos salineiros do Nordeste, tendo sido as antigas embarcações salineiras de madeira substituídas por embarcações de ferro, as quais, operando durante dias seguidos a contrabordo dos navios, em mar aberto permanecem martelando intermitentemente com o verdugo as obras vivas do navio, ocasionando vícios no casco, os quais, muitas vezes se tornam agressivos, redundando após alguns dias de navegação no aparecimento de água nos porões de carga ou compartimento de máquinas, com prejuízo da estabilidade e flutuabilidade.

Sendo o sal uma carga solúvel, seu espaço val sendo ocupado pela água, a qual, pela superfície livre ocasiona o martelo d'água acarretando perda de estabilidade.

O navio salineiro é geralmente uma embarcação avançada em idade. Isto se justifica pela alta corrosão do sal, que não aconselha o emprêgo de navios novos e caros para esta espécie de carga.

O “MARINGA”, com a idade de vinte e cinco anos, vistoriado e classificado três meses antes do evento, foi vítima de água aberta no porão três, a qual se alastrou pelas dadas e tubulações ao porão dois e compartimento de máquinas, redundando no naufrágio do navio. Embora não fôsse possível efetuar pericia em decorrência de sua submersão, é de se considerar como causa de água aberta, um vício oculto.

O capitão enfrentou as consequências danosas que atingiram o seu navio fazendo uso de todos os recursos disponíveis a bordo, e solicitando assistência.

Quatro navios acorreram em auxílio ao “MARINGA”, permanecendo dois deles assistindo à agonia do cargueiro, sendo eles o transporte “Ary Parreiras”, de nossa Marinha de Guerra, e o rebocador Norte Americano “Sócrates”, o qual rebocou o “MARINGA” até o local do socôbro.

O capitão é acusado de omissão em não utilizar a “camisa de colisão”. Esta acusação se justifica partindo do douto procurador,

o qual provavelmente não é um especialista em marinharia, portanto desconhece os princípios elementares para o uso da "camisa de colisão", a qual necessita de águas tranquilas para sua colocação, assim como, localização do veio d'água. De acôrdo com as provas existentes nos autos, o veio d'água que penetrava no porão três não foi localizado, e o mar estava agitado, vide fotografias de fls. 72. Também se acusa o capitão de conduzir o navio para local profundo. Como fazer tal acusação, se o navio estava sendo rebocado e escoltado por um navio de nossa Marinha de Guerra! Será que o nobre acusador desconhece o valor e competência de nossos Oficiais? Será que o preclaro membro da Procuradoria acredita que uma unidade de nossa Armada, em constante vigilância e assistência ao navio ferido, seu irmão nas lutas do mar, permitiria uma manobra errada e dolosamente premeditada?!

A responsabilidade dêste Tribunal é imensa, e seus julgamentos atravessam as fronteiras brasileiras, não podendo, pois, permitir uma acusação sem fundamento técnico, e que evidencie o inverso do que provam os autos, porquanto seria endossar o absurdo, com reflexos negativos para esta Côte, a injusta imposição processual sôbre um inocente que, além de agir com correção técnica, se manteve em seu pôsto acompanhado apenas dos oficiais, já que os subalternos fugiram ao risco de afundarem com o "MARINGÁ".

Isto pôsto:

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: água aberta. Naufrágio. Ausência de vítimas; b) quanto à causa determinante: vício oculto; c) Julgar o acidente decorrente de fortuna do mar, rejeitando a representação de fls. 83, e mandando arquivar o processo. Vencido o Exmo. Juiz Agostinho Fernandes Dias da Silva, que recebia a representação. — P.C.R. — Rio de Janeiro, em 2 de outubro de 1969. — *José Moreira Maia*, Juiz-Presidente — *Jorge Gomes*, Relator — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Agostinho Fernandes Dias da Silva*, Vencido — *Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello*.

Fui presente: *José Maria Coutinho Nevares*, 2.º Adjunto de Procurador.