

PROCESSO N.º 5 943

ACÓRDÃO

Encalhe e perda de navio, em banco no litoral da Bahia, os quais, próximos de Belmonte, já têm impedido o avanço de diversos navios sob a direção de incautos navegadores. Imprudência e negligência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os autos.

Trata-se do encalhe do mercante nacional "PLANETA", nas proximidades da barra de Belmonte, litoral da Bahia, ocorrido às 01,15 horas do dia 27 de junho de 1969.

De acordo com os autos, o acidente assim ocorreu no relato do capitão: "que deixando Salvador no dia vinte e cinco de junho do corrente ano, montamos ilhéus cerca de meio-dia do dia vinte e seis numa distância estimada de dez milhas, como o navio na noite do dia anterior havia enfrentado ventos frescos de Sul Sudoeste com chuvas, cerca das dezesseis horas resolvi abrir dois graus do rumo, passando a navegar ao rumo verdadeiro de cento e setenta e cinco graus verdadeiros demandando o canal de Abrolhos. Esperava avistar o farol de Belmonte cerca das dez horas, entretanto, ao entregar o serviço ao imediato, à meia-noite, até então o farol não apareceu, supondo então que o navio abrira. Cerca de uma hora e quinze minutos do dia vinte e sete fui acordado pelo referido oficial que avisou que o navio arrastava, recomendei-lhe que carregasse o leme todo a BB, tendo eu imediatamente subido ao passadiço. Lá chegando o navio iniciava um giro lentamente sem se deter mais completando-o até aproar no Sudoeste. Parei a máquina, e pedi toda força atrás até cerca de três horas e cinquenta minutos quando

a mesma estancou tendo o senhor primeiro motorista informado que o hélice estava trancado. Imediatamente mandei sondar acusando o prumo, a proa sete metros e vinte a meia nau de BE dois metros e setenta, a popa cerca de cinco metros, a meia nau de BB dois metros e cinquenta. Sem dispor de recursos de máquinas mandei que largasse o ferro de BB. Logo após o senhor primeiro motorista comunicava que as bombas de esgoto não funcionavam devido a invasão de areia na rede sendo forçado a pará-las, mandei que se fizesse sondagens na compartimentada. Foi constatado que o pique tanque de proa estava com água aberta, o porão número um com cerca de um metro de água. Os porões dois e três aparentemente estanques. O porão da máquina cerca de um metro. Durante esse período de tempo o navio impelido pelas vagas que quebravam no costado era lentamente arrastado sobre o banco para a praia devido a forte tensão da amarra o breque não agüentava fazendo com que a amarra corresse, não tendo largado o ferro de BE, em virtude a possibilidade de vir a rasgar as chapas do navio. Cerca das nove horas da manhã o senhor primeiro motorista comunicou que seria forçado parar o gerador devido a curto circuitos surgidos na rede, o que foi feito. Por essa hora o mar que quebrava com violência no costado de BB, ao arrancar a escada de portaló de BB, fez com que a mesma arrebeantasse uma vigia do camarote do segundo motorista por onde a água invadiu os alojamentos. Sem outro recurso, foi reunida a guarnição deliberando-se o abandono paulatino do navio. Para evitar que a baleeira de BB fosse avariada pelo embate do mar, ordenei que a mesma fosse tirada do picadeiro com os paus de carga do porão número três e arriada pelo costado de BB; em seguida ordenei que se retirassem nove tripulantes sendo sete na baleeira sob as ordens do contra-mestre e o Imediato juntamente com um marinheiro numa chalana para providenciar socorro em Belmonte. Devido a forte arrebeantação sobre o o banco tornando o desembarque muito difícil, resolvi aguardar outros meios mais apropriados para operação de abandono do restante da tripulação. Cerca das quatorze horas regressou a bordo o senhor imediato numa jangada tripulada por pescadores e um prático local. Essa jangada efetuou mais três viagens sendo que uma delas inclusive ao vencer a arrebeantação emborcou juntamente com um marinheiro de bordo perdendo-se alguns pertences da guarnição. Cerca das dezessete horas encontravam-se a bordo o imediato, segundo motorista e eu. Uma última inspeção efetuada no navio verificou-se que o pique-tanque de pôa estava com água até cerca de um metro abaixo do elipse, nesse local inicialmente momentos após o encalhe, fôra instalada uma bomba portátil elétrica de duas polegadas para esgotamento do mesmo, mas que não chegara a ser utilizada. Nos alojamentos, a água chegara a uma altura aproximada de um metro e meio. Na praça de máquinas já havia água sobre o estrado da mesma. Cerca das dezessete e trinta abandonei o navio juntamente com o imediato e o segundo motorista na jangada. A posição inicial do encalhe a uma hora e quinze minutos era a seguinte: marcado o farol de Belmonte aos duzentos e trinta e nove graus verdadeiros

numa distância estimada de duas milhas. Quanto a posição por ocasião do abandono não foi precisada porquanto o navio era arrasado continuamente numa direção aproximada do sudoeste por sobre o banco". (Sic.).

Foram tomados oito depoimentos.

Farta documentação anexada aos autos, inclusive fotografias do navio encalhado.

Perícia às fls. 58.

Vistorias em dia.

O navio se destinava ao porto de Itajai conduzindo mil toneladas de sal grosso a granel (fls. 36).

O encarregado do inquérito opinou pela falta de responsáveis pelo evento, tecendo comentário à margem técnica, nos quais transfere ao subdesenvolvimento de nosso transporte marítimo, a ocorrência de acidente como o do "PLANÊTA" (c.c. Arlindo Vianna Filho).

A procuradoria representou contra o segundo-piloto Plínio Napoli, como responsável pelo encalhe e perda do navio "PLANÊTA".

Citado, Plínio Napoli constituiu advogado o qual apresentou defesa à fls. 80.

Em que pesem os comentários até certo ponto válidos do ilustre oficial encarregado do inquérito, bem como não haver o mesmo apontado responsáveis pelo acidente, facilmente se verifica que o comandante não navegava obedecendo aos princípios técnicos, e de prudência.

Não se vê nos autos, prova de cuidados em observações azimutais, de correntes, bem como, plano de probabilidades para demanda de pontos perigosos, além da falta de sondagens ao se perder a visibilidade. O que se verifica, é um simples traçar de rumo e uma confiança absoluta na singradura do navio, como se o mesmo navegasse sobre trilhos.

Considerando entretanto, ser o representado segundo-piloto e primário, bem como, comandar um navio dotado de poucos recursos, sua responsabilidade deverá ser atenuada.

Os bancos existentes na barra de Belmonte, já têm impedido o avanço de muitos navios, quando sob navegação imprudente.

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe, abandono. Perda total; b) quanto à causa determinante: negligência do capitão para as medidas de segurança da navegação, implicando, portanto, em erro de navegação; c) julgar responsável o representado segundo-piloto Plínio Napoli, aplicando-lhe a pena de multa de cinco (5) salários mínimos, vigentes à época do acidente, na forma do art. 121, alínea "g" da Lei 2 180/54 alterada pela Lei 5.056/66, por incurso nas alíneas "i" e "a" do art. 124 da Lei 2.180/54, e custas processuais. — P.C.R. — Rio de Janeiro, em 19 de maio de 1970. — *José Moreira Maia*, Juiz-Presidente — *Jorge Gomes*, Relator — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Celso Renato Durivier de Albuquerque Mello* — *Agustinho Fernandes Dias da Silva*.

Fui presente: *Eduardo Maya Ferreira*, Segundo Procurador.