

PROCESSO Nº 8.985**ACÓRDÃO**

N/M “CAPIBARIBE”. Naufrágio. Encalhe, alquebramento e abandono. Perda do navio. Erro de navegação. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Trata-se de apreciar o acidente da navegação, naufrágio, ocorrido cerca das 10:45 hs., do dia 05/09/76, com o N/M “RIO CAPIBARIBE”, de propriedade da Sociedade Paulista de Navegação Matarazzo Ltda., na posição 22º 03' S e 040º 56' 30' W, quando em viagem de Areia Branca, RN, para Santos, SP.

O N/M “RIO CAPIBARIBE” tem as seguintes características: 103 m de comprimento, 15,33 m de boca, calado máximo 7,41 m, casco de aço, com 3821 toneladas brutas.

Conforme se depreende dos autos, o navio navegava normalmente, com seu Comandante, o 1º Piloto Abel Alberto Ferreira Sales, de serviço no passadiço, estando o mar calmo, vento fraco do quadrante N, visibilidade boa na proa e névoa seca na costa, e velocidade de 10 (dez) nós.

A última posição (estimada) do navio foi marcada às 04:00 hs. considerando que o navio, face às condições de mar e vento, ambos do quadrante N, abriria da costa, cerca das 09:00 hs., diz o Comandante — mandou mudar o rumo, que era de 200º verdadeiros, para 230º verdadeiros.

Esclareceu o Comandante que, no período de 22:35 hs., do dia 4 às 04:00 hs. do dia 05, o navio abriu de seu rumo cerca de 3 milhas, tendo mudado para 230º verdadeiros, levando em consideração os fatores citados, entre os quais a suposição do caimento do navio de cerca de 3 milhas.

Às 10:30 hs., ocasião em que era feita observação astronômica, foi notado que o navio tocava no fundo; parou a máquina e observou que o navio começara a partir-se a ré do porão nº 2.

Declarou o Comandante que, naquela situação, mandou dar máquinas adiante, ao invés de dar máquinas atrás, como seria o normal, porque, se assim tivesse feito, o acidente poderia ter conseqüências mais graves e até mesmo perda de vidas.

Imediatamente após o acidente, cerca de 10:45 hs., pelo VHF, comunicou-se com o Comandante do NT “QUIXADÁ”, solicitando auxílio para socorrer e salvar a tripulação, dando-lhe a posição em que se encontrava o N/M “RIO CAPIBARIBE”.

O “QUIXADÁ” rumou para o local ao encontro do “RIO CAPIBARIBE”, sendo verificado, que o ponto indicado estava divergindo de cerca de 1 milha para leste do banco.

As condições de visibilidade, segundo o Comandante do NT “QUIXADÁ”, eram de 3 a 4 milhas, durante todo o período em que seu navio permaneceu no local, de 10:45 hs. até às 17:00 hs. Vento e mar calmos, o mar quebrando sobre o banco, onde o navio estava encalhado, podendo essa situação ser avistada a uma distância de 3 milhas.

A tripulação no N/M “RIO CAPIBARIBE”, recolhida a bordo do NT “QUIXADÁ”, foi levada para o porto de Santos.

Na ocasião do acidente, encontravam-se no passadiço, o Comandante, o Marinheiro Timoneiro e o Vigia.

O Comandante do N/M “RIO CAPIBARIBE” declarou que não observou arrebenção sobre o banco de São Tomé, nem notou mudança de coloração da água.

Na ocasião, o navio calava 25 pés ou seja 7,10 m; no local do encalhe a profundidade é de 5 metros.

O Comandante do N/M “RIO CAPIBARIBE” atribuiu a causa do encalhe à perda de velocidade, devido, possivelmente, à correnteza local.

O Comandante do N/M “RIO CAPIBARIBE”, ao ser perguntado por que, “mesmo sabendo que não estava bem navegado, guinou para o rumo de Cabo Frio”? respondeu que assim o fez, por supor estar certa a sua navegação, tanto assim que, ao dar a posição do seu navio após o encalhe, supos estar no “cabeço de fora” do banco. Declarou que não avistou o casco ali soçobrado, nem o banco de São Tomé, nem o baixio do Veiga.

O navio possuía 2 agulhas magnéticas, uma padrão e outra de governo. O eco sonda foi retirado de bordo há 4 anos e o goniômetro em estado precário, com a última calibragem feita há 4 anos atrás. Agulha giroscópica retirada.

Ouvidos os depoimentos do Comandante, Imediato, do Vigia no passadiço, do timoneiro, do Chefe de Máquinas, do Motorista de Serviço na praça de máquinas e do Contra-Mestre, todos do N/M “RIO CAPIBARIBE”, bem como o do Comandante do NT “QUIXADÁ”.

Na ocasião, o N/M “RIO CAPIBARIBE” transportava 5.500 t de sal, conforme manifesto de carga.

Foram tomadas providências pelo Comando do 1º DN para tentar salvar o navio, e da Capitania dos Portos do RJ. para vigilância do navio encalhado.

O exame pericial não pôde ser feito, tendo a embarcação, que transportava a comissão, se aproximado até uns 50 metros do navio sinistrado e declarado “que o navio havia se partido mais ou menos a meia nau e ter a proa se retorcido para BB, apesar de estar a mesma submersa; que o navio estava com a popa totalmente apoiada em um banco de areia, o qual era visto a cada refluxo das ondas, razão por que não estava todo o casco submerso. O navio estava com a popa voltada para a praia”. Fotografias tiradas na ocasião constam dos autos.

Os documentos do navio estão em ordem e nos autos. Na última vistoria flutuando, realizada em 20/09/75, a Capitania dos Portos do Estado da Paraíba não exigiu a reposição do ecobatímetro, nem a calibragem do rediogniômetro, e, por sua vez, nem o Comandante nem a empresa armadora tomaram qualquer providência para resolver esses problemas.

O Encarregado do Inquérito declarou que “se verifica que o navio vinha mal navegado, tanto que teve um abatimento de cerca de três milhas em direção à costa, sem que fosse observado pelo Comandante, que era o Oficial-de-Serviço no passadiço, ocorrendo, em consequência, o encalhe nas condições já descritas anteriormente”. E, mais adiante, conclui: “que, pela omissão com que se houve, descuido, falta de cuidado e negligência em sua navegação, cabe ao Comandante do “RIO CAPIBARIBE” a responsabilidade do sinistro”.

A Procuradoria representou contra o Primeiro-Piloto Abel Alberto Pereira Sales, por negligência e imperícia. O representado não tem antecedentes no “Livro Rol de Culpados” deste Tribunal Marítimo.

Citado, apresentou defesa de fls. e fls.

Assim, considerando os depoimentos, a conclusão do Encarregado do Inquérito e a representação da Procuradoria;

Considerando que ficou evidenciado o erro de navegação, que ocasionou o encalhe e posterior naufrágio;

Considerando os argumentos da defesa;

Considerando tudo mais o que consta dos autos,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade; a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe; alquebramento, seguido de abandono; perda do navio; b) quanto à causa determinante: erro de navegação; c) julgar culpado pelo acidente o primeiro piloto Abel Alberto Pereira Sales, incurso na letra “a” do artigo 124, da Lei nº 2180 de 1954, aplicando-lhe a pena de multa de 5 (cinco) vezes o valor de referência. Custas,

na forma da Lei. Os Exmos. Juízes Lannes Bernardes e Gerson Cruz agravavam a pena para 10 valores, sendo que este último aplicava ao representado também a pena de 6 (seis) meses de interdição para o exercício da função de comando. P.C.R., Rio de Janeiro, RJ., em 15 de agosto de 1978.

— Aloysio Mendes Lopes, Vice-Almirante (RRm) Juiz-Presidente — Jorge Mendonça Tibáu, Relator — Gerson Rocha da Cruz — Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello — Pedro Paulo Charnaux Sertã — Raymundo Lannes Bernardes — Álvaro Cezar Beduschi — Willfried Dethloff, Procurador-A.
