
PROCESSO Nº 10 264**ACÓRDÃO**

N/M grego "MALTEZA'S". Água aberta e encalhe. Negligência e omissão do Comandante e da Armadora terminaram por ocasionar o abandono do navio e perda total da carga. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Trata-se de apreciar as causas de água aberta e, a seguir, encalhe do N/M de bandeira grega "MALTEZA'S", de propriedade da Empresa Santo Marítima S/A.

O navio, sob o Comando de Emmanuel Karras, fazia a travessia de Rosário, Argentina, a um porto da Itália, com escala prevista no Rio de Janeiro, para abastecimento.

A viagem transcorria normalmente quando, por volta das 02:00 horas do dia 26 de maio de 1979, o foguista de serviço, ao fazer a verificação das

temperaturas do motor, deparou com o alagamento da praça de máquinas. Imediatamente, comunicou a ocorrência ao Chefe de Máquinas e ao Comandante, que se encontravam dormindo.

Acionadas as bombas de esgoto, não conseguiram diminuir a quantidade de água que alagava a praça de máquinas.

O Comandante resolveu transmitir SOS, que foi captado pela estação do Rio Grande, e fundear a 2 milhas da costa, para aguardar socorro.

Às 07:00 horas foram sobrevoados por um helicóptero.

A situação tornou-se incontrolável. O navio adernou para BB e a água atingiu os geradores.

Decidiu, então, o Comandante tomar o rumo 285º, para encalhar na praia do Bi, Laguna, Santa Catarina.

No outro dia, 27 de maio, às 15:00 horas, chegou o rebocador "TRITÃO" para prestar socorro ao "MALTEZA'S". Começaram, então as oposições, por parte do pessoal do navio, dificultando as manobras de salvamento. Inicialmente, o Comandante alegou que não pedira rebocador e sim socorro, para os possíveis naufrágos, e que tinha autorização do Armador para solicitar salvamento.

O rebocador enviou uma equipe de inspeção a bordo para iniciar a faina de salvamento.

Foram enviadas ao "MALTEZA'S" duas bombas P-300, para facilitar o serviço de inspeção dos mergulhadores (Eks).

Houve bastante dificuldade em colocar as bombas de esgoto a bordo, devido ao total desinteresse, má vontade e até hostilidade da guarnição do navio que, apesar da situação, estava fazendo um churrasco na popa, chegando ao ponto de atirar pedaços de carne no pessoal do rebocador, que se encontrava na lancha, tentando içar as bombas. Face essas hostilidades, em 1º de junho de 1979 foi redigida, em inglês, uma declaração que o Comandante não autorizava o salvamento do seu navio. O Comandante recusou-se a assinar a declaração, fls. 51, que foi, então, certificada pelo Imediato e mais dois oficiais do rebocador, com as anotações da recusa.

O rebocador permaneceu de prontidão até o dia 03 de junho, quando recebeu ordens do Salvamar Sul para suspender a faina e seguir para o porto de Imbituba.

O tempo foi passando e no dia 11 de junho uma ressaca aumentou o adernamento, obrigando o abandono do navio.

Enquanto se aguardava a chegada do Armador ou de seu representante, foram realizadas sucessivas reuniões entre autoridades locais e interessados, mas sem chegar-se a nenhuma conclusão.

Face a essa situação, onde não se resolvia nada, não se assinava nada, nem se assumia nenhuma responsabilidade, o Capitão dos Portos, com base no Código Comercial, resolveu pedir providências ao Juiz de Direito da Comarca de Laguna, S.C.

No dia 19 de junho, apresentou-se na Agência da Capitania em Laguna, um representante do escritório Pedro Calmon Filho, dizendo-se representar os interesses do Armador e assumindo a responsabilidade pelo recolhimento de despesas relativas ao Inquérito, bem como as do processo, desde que tais despesas não tivessem sido pagas pela Agência Marítima Osni Ltda, Agente do navio em Imbituba na presença do enviado do escritório Pedro Calmon Filho, foi redigido e assinado pelo Comandante do "MALTEZA'S", o Termo de Abandono e declaração de responsabilidade pelas despesas da repatriação da tripulação e encargos pela tradução grego-português do Diário de Navegação e demais documentos.

Não houve acidente pessoal.

Não foram apresentados os Termos de Vistorias e, devido à situação da praça de máquinas, não foi feito Auto de Laudo Pericial.

A carga de 8.070 toneladas de milho em grão estava segurada pela Società Italiana Assicurazioni Transporte (SIAT), representada no Brasil pela firma Borda Livre Consultoria Pentagens e Serviços Navais Ltda., e estava avaliada em US\$ 775.304,00 FOB.

O casco estava segurado pela firma FRACHTSCONTOR JUNBET INC. Co.

O Juiz de Direito da Comarca de Laguna, SC., nomeou a firma SCHILLING Cia. Ltda., depositaria da carga, representada na pessoa do Senhor Cary Ramos Vall, que ingressou no processo como Assistente da Procuradoria.

No inquérito, os depoimentos foram tomados com dificuldades, devido à diversidade de linguagem, servindo como intérprete um Comerciante de nacionalidade grega, residente em Laguna.

Foram ouvidos o Comandante, o Chefe de Máquinas, o 3º Motorista e o Foguista que estavam de serviço, e o Escafandrista do rebocador "TRITÃO", que inspecionou o local da avaria.

O Encarregado do Inquérito conduziu que a água aberta, que levou o Comandante a encalhar o navio, possivelmente se deu por motivo de força maior, mas responsabilizou o Comandante e o Armador pelo agravamento da situação, que obrigou o abandono do navio.

A Procuradoria, inicialmente, representou apenas contra o Comandante. Posteriormente, por determinação unânime do Tribunal, estendeu a representação, à Empresa Santo Maritime S/A.

Citados, os representados, que não possuem antecedentes, mantiveram-se revéis. O Comandante Emmanuel Karras e a Armadora foram defendidos por advogado "AD-HOC".

Na instrução, nenhuma prova foi requerida ou produzida.

A defesa da empresa Santo Maritime Company S/A alega improcedência da representação, de vez que o Comandante não precisava de ordem expressa do Armador porque, sendo preposto do Armador, poderia decidir casos semelhantes a este. Alega, ainda, que a representada não pode ser responsabilizada criminalmente pela ocorrência, que revela não só indisciplina, mas também indício de motim. O Comandante agiu de má fé, não consentindo o salvamento, nem assinando a declaração de que não autorizava o salvamento do navio.

Em sua defesa, Emmanuel Karras alega que a representação não tem fundamento, por serem precárias as provas acostadas aos autos; que o acidente era inevitável, já que havia ocorrido água aberta e o navio estava com a sua praça de máquinas alagada, colocando em risco a embarcação e a carga; que o representado, ao saber que o navio continuava a fazer água, resolveu varar na praia do Gi. Laguna, como forma de evitar o naufrágio, salvando a carga e o navio; que o representado, por motivo de força maior, foi obrigado a optar pela varação, agindo, pois, corretamente; que não há prova pericial nos autos comprovando o provável "estado precário" do navio; que não tinha autorização da Armadora para solicitar o salvamento do navio e que foi autorizado pela Armadora a considerar o navio como perda total e irreparável.

Não se acolhem os argumentos das defesas. Do relatório do Comandante do rebocador "TRITÃO" consta que a equipe de inspeção enviada ao "MALTEZA'S" verificou que a praça de máquinas encontrava-se com cerca de 4,50 metros de água, com os dois geradores submersos e o motor principal parcialmente encoberto.

O Mergulhador da equipe conseguiu alcançar a válvula de fundo, apontada como causadora do alagamento, constatando que estava funcionando normalmente e que a entrada de água ocorrera pelo rompimento

da canalização de 2,5 polegadas que une o flange da válvula ao fundo do navio. O próprio Mergulhador tamponou por baixo do navio, o ralo da válvula de fundo, colocando um bujão de madeira de 2 X 4 polegadas.

Estava sanada a avaria às 14:00 horas do dia 27.

A esta altura, o encalhe não oferecia perigo e tudo estaria resolvido não fosse a má vontade e hostilidade da guarnição aliada à recusa do Comandante em não permitir que a equipe do rebocador iniciasse a faina de esgotar a praça e passar o dispositivo de reboque.

A demora em tomar as providências de salvamento, motivada pela relutância do Comandante, fez com que a situação do encalhe piorasse. O tempo foi passando e dia 2, com a forte arrebentação, o navio adermou perigosamente. Dia 11 o "MALTEZA'S" teve que ser abandonado.

Na inspeção técnica passada no convés do "MALTEZA'S", foi constatado que a máquina de suspender estava inoperante, com seu motor fora do lugar. Essa inspeção, passada pelo Chefe de Máquinas, pelo Mestre e outro membro da equipe de salvamento do rebocador pode ser considerada como perícia e demonstra, claramente, o estado deplorável em que se encontrava o navio.

O Comandante é, portanto, responsável pelo precário estado de conservação de seu navio, que deu origem ao encalhe. Não agiu dentro das boas normas e da tradição marinheira, para salvar o seu navio.

Nos autos nada consta sobre a ação da Armadora ou de seus agentes. Desta forma a Santo Maritime S/A é também responsável por ter se omitido desde o momento do acidente até a presente data, contribuindo para o agravamento da situação que culminou com o abandono do navio e perda total da carga.

Isto posto,

ACORDAM os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: água aberta e encalhe, abandono do navio e perda total da carga; b) quanto à causa determinante: negligência e omissão; c) julgar culpados os representados, incursos nas letras "a" e "b" do art. 14, da Lei nº 2.180 de 1954, aplicando, à primeira, a pena de multa de 50 (cinquenta) valores de referência, e ao segundo, a de 10 (dez) valores. Custas, na forma da Lei e honorários de advogado "ad hoc", no máximo legal. O Exmo. Juiz Relator aplicava à Armadora a pena em 10 (dez) valores de referência e o Exmo. Juiz Celso Mello deixava de aplicar

pena à Armadora, por julgá-la não jurisdicionada ao Tribunal e reduzia a condenação do Comandante em honorários de advogado, para o mínimo legal. P.C.R., Rio de Janeiro, RJ, em 23 de setembro de 1980. – Aloysio Mendes Lopes, Vice-Almirante (RRm) Juiz-Presidente – José do Nascimento Gonçalves, Relator.
