

PROCESSO Nº 12.075

ACÓRDÃO

N/M "CASTOR". Encalhe e posterior naufrágio. Perda parcial da carga. Causa não apurada com a devida precisão. Arquivamento.

ACORDAM os Juizes do Tribunal Marítimo, por maioria, preliminarmente indeferir o pedido de retirada de pauta, vencido o Exm^o Juiz-Relator; ainda em preliminar, por unanimidade, julgar extinta a punibilidade a Benedito Machado da Silva, excluindo-o do feito, em virtude do seu falecimento; quanto ao mérito, por maioria, na forma do voto da Exm^a Juíza Vera Lucia Coutinho: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe; naufrágio; perda total do navio e perda parcial da carga; b) quanto à causa determinante: não apurada com a devida precisão; ação do mar em navio encalhado em condições difíceis para salvamento; c) decisão: julgar o acidente equiparado aos fortuitos, isentando de culpa o Comandante Rosquild de Souza Gomes e a Proprietária Empresa São Geraldo Mini-Tour Cargas Ltda e mandando arquivar o processo. Vencido, em parte, o Exm^o Juiz-Relator que julgava culpado o Comandante por negligência e aplicava-lhe a pena de multa 4 (quatro) MVR e custas. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ., em 28 de julho de 1987. – **Arthur Ricart da Costa**, Almirante-de-Esquadra (RRm) Juiz-Presidente – **Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello** Juiz-Prolator.

PROCESSO Nº 12.075

VOTO VENCIDO

Votei de forma divergente quanto ao acidente caracterizado pelo encalhe do navio, já que em meu entendimento foi ele decorrente de falha na determinação da posição do navio e na escolha de rumos diante das condições adversas descritas pelos tripulantes, de fortes ventos, mar agitado e visibilidade restrita, como também diante da mencionada inoperância do radar, fato ocorrido na tarde anterior ao passarem por Abrolhos e lançado no Diário de Bordo, como aditamento, apenas no final do quarto de 20 às 24h (fls. 78).

O fato de o ecobatímetro e o radiogoniômetro estarem desligados naquelas circunstâncias e o Oficial de quarto apenas estar preocupado em manter o rumo, conforme declarou em seu depoimento às fls. 17, 28 e 29, caracterizam o erro de navegação sob condições adversas de mar:

Quanto à atuação do Comandante, neste caso, deve-se registrar:

1º) foi ele quem deu o quarto de 20 às 24h, constando no Diário de Navegação o seguinte registro:

“Como no final do quarto anterior, as 22:40h marcou-se a ponta de Cumuruxatiba, pelo través, sem mais ocorrências para registrar: passou o quarto ao Sr. Piloto Benedito Machado da Silva” que, inclusive, é quem assina pelo Comandante.

2º) em seguida é lançado, como aditamento, que o radar teria dado o fora às 17 horas.

3º) nesse quarto, o anexo C do Diário de Navegação assinala: ventos de 15 nós SE, visibilidade 90, altura de vaga 3, profundidade 40m:

4º) no final do quarto de 00:00h às 04:00h, que se seguiu, consta vento de 20 nós SE, visibilidade 90, altura de vagas 4, profundidade 1000 (há rasuras nesses apontamentos).

5º) essas informações em código representam que a visibilidade horizontal à superfície era inferior a 50m: altura das vagas era de 2m: e

6º) O Boletim Meteorológico, acostado por promoção da Procuradoria, assinala ventos de SE entre 13 e 17 nós, visibilidade ruim, de 2 a 4 km: mar com vagas de 1,5m.

Pode-se concluir, portanto, que o estado do vento e do mar não era tão grave, como de maneira exagerada procuraram dar a entender os tripulante em seus depoimentos após o encalhe.

A visibilidade, essa sim, era precária: e tal fato está comprovado nos autos.

Mesmo assim verifica-se dos depoimentos, que a navegação era feita de maneira rotineira, sem qualquer precaução relativa à dificuldade de visibilidade, mantendo-se o rumo que deveria aproar em Salvador (fls. 28 e 35) com o ecobatímetro desligado, sem utilizar o radiogoniômetro e estando o radar inoperante. Neste aspecto, causa estranheza o lançamento feito quanto à marcação da ponta Cumuruxatiba feita às 22:40h: afinal: o radar estava fora? como, com visibilidade zero, foi feita aquela marcação?

Admitindo como verdadeiras as informações da avaria na correia do radar, conclui-se que ocorreu séria deficiência no acompanhamento da navegação, estando o radar inoperante, pela falta de providências recomendáveis para as circunstâncias, como tomadas de fundo, marcações radiogoniométricas ou, caso a posição do navio não fosse obtida de forma confiável, abrir o rumo para se afastar da costa ou fundear o navio, caso o fundo permitisse.

Tais fatos evidenciam a negligência com que a navegação era desenvolvida, desde o quarto anterior ao encalhe: as mencionada condições adversas, se realmen-

te ocorreram na forma em que foram relatados nos depoimentos, deveriam ter feito o Comandante assumir pessoalmente a direção da embarcação. Por isso deve ser a representação contra ele formulada acolhida, neste aspecto, condenando-o como responsável pelo encalhe de seu navio.

Considerou-se como atenuantes na aplicação da pena o fato de que se encontrava repousando junto ao camarim de cartas e não ter sido chamado pelo piloto de serviço, que não tinha noção sobre a posição do navio na hora do acidente.

– **Carlos Fernando Martins Pamplona Juiz.**
