
PROCESSO Nº 10.788

ACÓRDÃO

N/M "CIDADE DE BELO HORIZONTE". Abalroamento. Navio adentra o canal de Piaçaguera, com calado superior ao permitido, desgoverna e abalroa draga. Imprudência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, consta que, no dia 10 de junho de 1980, às 11:50 h, o N/M "CIDADE DE BELO HORIZONTE", que se destinava ao cais da COSIPA, com o rebocador "TAURUS" auxiliando

pela proa e o "CORONA" pela popa, ao iniciar a guinada para BE, na altura da bóia 16, desgovernou, indo de encontro aos estais da draga "STER-I", que se encontrava no alinhamento do canal, aguardando a passagem do navio.

Do acidente, resultaram avarias no navio e na draga, descritas nos autos de exame pericial a fls. 29/30, e, ainda o naufrágio do rebocador "STER SUL".

Por ocasião do acidente, o navio estava sob a orientação do Prático Jorge de Azevedo e Comando do Capitão-de-Cabotagem Orlando Pastana Marques, que não se encontrava a bordo, substituído pelo Segundo-Piloto, Antonio Cesar Pinto de Macedo, que exercia as funções de Imediato.

O navio adentrou o canal com 9,51 m na proa e 9,60 m na popa.

O calado máximo, permitido pelas normas para permanência no porto, é de 9,45 m na preamar.

A maré começou a vazar às 10:50 h.

No Inquérito, foram ouvidas dez testemunhas, tripulantes do navio, dos rebocadores e da draga.

Aos autos, foram anexados os documentos das embarcações, Normas do Porto e Laudos de Exame Pericial.

O Encarregado do Inquérito concluiu o relatório, opinando pela responsabilidade do Comandante e do Prático.

Intimados na conclusão do inquérito, os indiciados não ofereceram defesa prévia.

A Douta Procuradoria representou contra Orlando Pastana Marques, Comandante, e contra Antonio Cesar Pinto de Macedo 2º Piloto, exercendo as funções de Comandante, e contra Jorge de Azevedo, Prático.

Sustenta a Douta Procuradoria que o 1º representado foi negligente, por permitir a atracação do navio com calado acima do limite e por não estar presente por ocasião da atracação do navio, (art. 462 – item 5 do RTM). O 2º representado foi imperito, não conseguindo desviar o navio da draga e o 3º representado foi imprudente, por ter adentrado o canal com o

navio com calado acima do permitido e manobrando sem ferro a BB, sendo, assim, todos responsáveis pelo evento, incursos no art. 14, letra "a" da Lei nº 2180/54.

Recebida a representação, citados os representados, Orlando Pastana Marques e Antonio Cesar Pinto de Macedo defenderam-se por advogado constituído, enquanto que Jorge de Azevedo, revel, foi defendido por Advogado-de-Ofício.

Alega Antonio Cezar Pinto de Macedo, em sua defesa, que o acidente foi fortuito; o navio estava com leme a BE, para fazer a curva da bóia 16, e, embora auxiliado pelos rebocadores, não atendeu à manobra; que os cabos de reboque soltaram-se do rebocador "TAURUS" e o navio, foi de encontro aos estais da draga. A perícia não apontou a causa do acidente e, assim, improcede a imputação de imperícia assacada contra o representado.

Orlando Pastana Marques, Comandante, alega preliminarmente que, por ocasião do acidente, encontrava-se nos escritórios da empresa armadora do navio; não estava, portanto, a bordo, sendo, assim, parte ilegítima no feito: no mérito, alega que o acidente se deu por falha mecânica e porque o navio, ao desgovernar, teve o cabo de reboque solto pelo Mestre do rebocador "TAURUS" e; assim, espera a improcedência da representação.

Jorge de Azevedo alega que não é culpado pelo acidente, vez que, antes de iniciar as manobras, informou-se das condições da profundidade do canal e do calado do navio, sendo informado que a profundidade do canal era de 12 m; que as instruções contidas nas normas do Porto, são de 1981, enquanto que o acidente ocorreu em 1980, portanto não são aplicáveis ao caso, e, assim, improcede a representação.

Quanto à preliminar, indefere-se isto porque a representação enfoca a negligência do representado, por permitir a atracação do seu navio adentrado o canal, em calado superior ao permitido. Delegou atribuição ao 2º Piloto investido nas funções de Imediato, portanto a legitimidade de parte é a evidente.

Dos autos, verifica-se que, o navio ao fazer a curva da bóia m. 16, deu leme a BE, que não atendeu à manobra; a perícia de fls. não aponta qualquer avaria nos aparelhos de governo; o cabo de reboque do rebocador "TAURUS", segundo as testemunhas, foi liberado pelo mestre, somente na iminência do choque com a draga.

O canal de Piaçaguera, segundo as Normas do Porto (fls. 84), tem uma profundidade média de 10 m e os navios, de comprimento entre perpendiculares até 185 m, devem observar a seguinte: boca máxima 29 m e calado máximo 31 pés ou 9,45 m na preamar e 28,5 pés ou 8,7 na baixamar.

O "CIDADE DE BELO HORIZONTE" tem as características que se enquadram nas normas citadas. Segundo o Prático, o navio calava 31 pés, enquanto que o encarregado do inquérito atribui mais meio pé de calado. A preamar ocorreu às 10:56 h e o acidente às 11:56 horas.

Toda a questão se resume no fato de se apurar se houve ou não imprudência dos representados, em adentrar o canal com o navio com calado inadequado e se, em decorrência encontrou pouca água e desgoverno, indo abalroar a draga.

Os autos estão a demonstrar, pela prova colhida que o Comandante, ao carregar o seu navio, no porto de origem, o fez de modo que o navio ficasse 31 pés, mesmo sabendo o porto de destino, as condições nas normas do porto para adentrar o canal de Piaçaguera e, ainda, que aquelas águas não apresentam a mesma salinidade, o que, fatalmente, resultaria um maior calado para o navio naquele local.

Nestas condições resulta provado que o navio investiu o canal com calado superior àquele permissível e constante das instruções do porto, o que, fatalmente, fez com que o navio encontrasse pouca água e desgovernasse.

Além deste fato, observa-se que o acidente ocorreu uma hora após a ocorrência da preamar e, conseqüentemente, as condições de navegação se apresentavam defasadas em relação ao calado do navio.

Verifica-se portanto, que o Comandante do navio foi imprudente, não importando estar ou não embarcado, posto que, autorizou ao seu oficial a entrada do navio no canal.

O Prático, por sua vez conhecedor das características do porto e do calado do navio, deveria ter se recusado a adentrar o navio no canal; não o fazendo, assumiu, também, o único, sendo também imprudente.

O 2º Piloto, investido nas funções de comando cumpriu ordens; o desgoverno do navio não foi resultado da sua condução e, nos autos não se encontram prova da alegada imperícia.

– Considerando-se tudo o mais que dos autos consta,

ACORDAM os Juízes por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: abalroamento; perícia, nos autos; b) quanto à causa determinante: desgoverno; adentrar o canal de Piaçaguera com calado superior ao permitido; c) julgar procedente, em parte, a representação, culpados o Comandante Orlando Pastana Marques e o Prático Jorge de Azevedo, incurso no art. 14 letra 'a', combinado com a letra 'i' do art. 124, da Lei nº 2180, de 1954, aplicando, a cada um a pena de multa de 5 (cinco) valores de referência e custas. Exculpar o Segundo Piloto Antonio Cesar Pinto de Macedo. Honorários de Advogado-de-Ofício, no mínimo legal. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 20 de abril de 1982. — Carlos Henrique Rezende de Noronha, Almirante-de-Esquadra (RRm) Juiz-Presidente — Álvaro Cezar Beduschi, Relator.
