
PROCESSO Nº 10.760**ACÓRDÃO**

N/M "CIDADE DE BELO HORIZONTE". Encalhe e naufrágio. Perda total da carga. Negligência do Comandante. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

No dia 17 de setembro de 1980, chegou ao porto de Imbituba o navio mercante "CIDADE DE BELO HORIZONTE", de propriedade da CONAN Companhia de Navegação do Norte, sob o comando do Capitão-de-Cabotagem Orlando Pastana Marques.

O navio atracou por BE e ficou com o ferro do mesmo bordo arriado. Esta situação estranha chamou a atenção do Delegado do Porto, que resolveu fazer uma visita ao navio, para saber do Comandante a causa daquele procedimento irregular.

O Comandante informou que o navio, embora possuísse o ferro de BB, não podia usá-lo, pois o ferro que estava no escovém não possuía amarra suficiente e estava substituindo o original, perdido a cerca de três meses num fundeio em Santos.

Segundo afirmações do Comandante, "aquele ferro tinha sido colocado apenas para constar".

O Delegado do porto resolveu, então, fazer uma "vistoria determinada".

Na vistoria, foi constatada falta de cabos suficientes para uma amarração mais segura, falta do transmissor principal e do aparelho VHF.

Foi colocado nessa ocasião um adendo ao Termo de Vistoria para cumprimento no Rio de Janeiro, das deficiências apontadas, já que no local não havia condições de atendimento.

Nessa vistoria não houve verificação na máquina.

No dia 19, por ocasião da desatracação para seguir viagem para o Rio de Janeiro, o MCA-1 apresentou problema e o navio teve que atracar novamente, assim permanecendo até o dia 23, quando conseguiu movimentar-se para fundear na bacia de evolução e prosseguir os reparos.

No dia 26, a Comissão de Vistoria compareceu a bordo e, depois de examinar a situação dos MCAs, achou que o navio poderia, a título precário, ser despachado para o Rio de Janeiro, já que, em Imbituba se tinha tentado o máximo daquilo que se poderia fazer.

Foi ventilada a necessidade da viagem ser acompanhada por um rebocador.

Como o porto de Imbituba não possui rebocador, após o navio ser despachado, foi passada uma mensagem para o Capimar Rio, informando as condições do navio.

O navio suspendeu, mas, após poucas horas de viagem, os MCAs 1 e 2 voltaram a aquecer.

O Comandante ordenou o regresso e, pouco depois, fundeou na bacia de evolução. Logo em seguida o navio apagou.

No outro dia, pela manhã o Delegado do Porto procurou o Comandante; sendo informado pelo Imediato, que ele tinha viajado para Itajaí.

No dia 28, chegou a bordo o Inspetor da CONAN, com instruções de utilizar os três navios da Empresa, que se encontravam no porto, para auxiliar o "CIDADE DE BELO HORIZONTE".

O tempo começou a mudar.

Foi solicitado o concurso da corveta "IMPERIAL MARINHEIRO" que, ao entrar na barra, passou pelo N/M, que ainda estava fundeado. O tempo continuava a piorar. A amarra partiu e o navio, garrando para a praia, encalhou atravessado ao mar.

A situação tornou-se caótica.

O "CIDADE DO RIO GRANDE", "que tentava auxiliar o "CIDADE DE BELO HORIZONTE", perdeu o ferro".

A corveta tentou passar o cabo de reboque, mas não teve êxito. Mais uma tentativa foi feita, porém, mostrou-se infrutífera, devido às ondas que lavavam os conveses, provocando acidentes a bordo e colocando em risco a guarnição da corveta.

Pouco depois foi recebida uma mensagem do Imediato do "CIDADE DE BELO HORIZONTE", relatando que o pessoal de bordo estava esgotado e não tinha mais condições de continuar a faina.

Em vista disso, foi solicitado ao Comando do 5ºDN a presença de um helicóptero para resgatar a tripulação.

No dia 30, após conduzir o Comandante para bordo, foi dado início à operação de resgate pela FAB (helicóptero), e pelo grupo de salvamento da Corveta "IMPERIAL MARINHEIRO", em virtude do helicóptero ter apresentado defeito.

No inquérito, foram ouvidas dez testemunhas.

O Encarregado responsabilizou o Comandante.

A Procuradoria representou contra o Capitão-de-Cabotagem Orlando Pastana Marques, que, até o presente, não possui antecedentes no Tribunal Marítimo.

A defesa de Orlando Pastana Marques alega que improcede, em sua totalidade, a acusação de imprudente e negligente por problemas surgidos nos MCAs, para os quais em nada concorreu. Que o navio estava com o aparelho de VHF (e não UHF, como diz a Douta Procuradoria), inoperante, no momento, mas o mesmo seria reparado no próximo porto. Que o ferro de BB era menor, porque o que havia, anteriormente, perdeu-se durante o fundeio na barra de Santos e este foi colocado no porto do Rio Grande e vistoriado por aquela Capitania. Que o Comandante ausentou-se do navio para atender a chamado do Armador.

Os argumentos apresentados pela defesa não devem prosperar.

O depoimento do Imediato, bem como o livro de quarto, descrevem que o navio estava fundeado com 4 manilhas. É o próprio Imediato que declara que o Comandante se ausentou de bordo às 18:00 horas do dia 27 (sábado), só regressando dia 30, de helicóptero.

No dia 27, o Coordenador Técnico da CONAN chegou a bordo. Consta também, dos autos, que desde o dia 17 o Comandante estava ciente das deficiências de seu navio, mas, mesmo assim, ausentou-se de bordo, não para comunicar-se com os Armadores, mas para ir até a sua residência, em Itajaí, distante 200 km do local.

As advertências feitas, em terra, pela Delegacia da Capitania, em Imbituba, foram infrutíferas e não aceitas pelo Comandante, que, como residente na região, deveria saber, mais do que qualquer um, que as condições do tempo poderiam causar sérios prejuízos a seu navio, fundeado com apenas, 4 quartéis e sem possibilidade de usar o outro ferro. Foi negligente e sua negligência resultou a perda total da carga, no valor de Cr\$ 15.218.548,00 e a perda parcial do navio, além dos prejuízos resultantes da mobilização de helicópteros, balsas, lanchas e outros equipamentos utilizados no abandono do navio.

Assim,

ACORDAM os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e naufrágio; b) quanto à causa determinante: negligência do Comandante, que, apesar de advertido pelas Autoridades Navais, omitiu-se de seus deveres, ausentando-se de bordo sem tomar as necessárias precauções para completa segurança do navio; c) julgar responsável pelo acidente o Capitão-de-Cabotagem Orlando Pastana Marques, incurso no Art. 14, letra "a", aplicando-lhe a pena de multa de 2 (dois) valores de referência, em desempate através da Resolução nº 13/1979, cumulativamente com a pena de suspensão pelo prazo de 30 (trinta) dias. Custas, na forma da lei. Os Exm^{os} Juizes Dib Badauy, Álvaro Beduschi e Celso Mello agravavam a pena de multa para 5 (cinco) valores de referência. Os Exm^{os} Juizes Dib Badauy e Celso Mello votavam também pela exclusão da pena de suspensão. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 23 de março de 1983. — Carlos Henrique Rezende de Noronha, Almirante-de-Esquadra (RRm) Juiz-Presidente — José do Nascimento Gonçalves, Relator.