
PROCESSO N.º 14.909/92**ACÓRDÃO**

N/T "ALINA P". Explosão e incêndio, com danos materiais de monta, lesões corporais em 04 (quatro) tripulantes e morte de outro. Falta de manutenção nas anteparas transversais, que, corroídas por ferrugem, deram passagem de gases dos tanques de vante para a proa. Condenação do 1º e 2º representados por negligência e imprudência. Exculpar os demais representados.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

No dia 30/12/91, cerca das 20:06h, o N/T "ALINA P", de bandeira cipriota, de propriedade e armação de Leviathan Shipping Company Limited, operado por Polembros Shipping e afretado à Petróleo Brasileiro S/A. – Petrobras, explodiu e incendiou-se ao sul do canal de São Sebastião, São Sebastião, SP, após desatracar do Terminal Marítimo Almirante Barroso, onde descarregava 46.541m³ de óleo cru.

Do acidente, houve danos materiais de grande monta, além de múltiplas lesões corporais por queimaduras variáveis de 1º a 3º graus em quatro tripulantes e morte, por traumatismo crânio-encefálico e carbonização, do tripulante Francis Arhin Kwofie.

No inquérito, muito bem instruído pela Delegacia da Capitania dos Portos do Estado de São Paulo em São Sebastião, foram ouvidos 10 testemunhas, elaborado laudo de exame pericial, juntados laudos técnicos de diversos institutos especializados, além de farta documentação do N/T "ALINA P".

Leonidas Polemis, comandante do "ALINA P", declarou que não possui opinião formada que explicasse a explosão, visto que o navio operava igual às outras vezes em que realizou aquela faina. Acrescentou que o navio não possuía sistema de gás inerte, já que foi construído antes da sua exigência, e que todos os equipamentos funcionavam normalmente.

Ioannis Evanomou, chefe de máquinas do "ALINA P", declarou que os tanques que explodiram estavam vazios e que existe um quadro elétrico na proa, onde acende-se a luz de navegação e luzes que indicam que o navio está fundeado.

Nicolas Blixotis, superintendente marítimo da Polembros Shipping, declarou que, pelas informações que obteve com o pessoal de bordo, concluiu que a explosão se

deu em virtude do acúmulo de gás no castelo de proa do navio, em contato com alguma centelha provocada pela amarra ao ser arriada. A princípio, deve ter ocorrido uma queima do gás existente no castelo da proa e dali ter se propagado calor suficiente para atingir os tanques mais próximos. Outra opinião é de que, em virtude da forte vibração quando do arriar da amarra, tenha sido provocada alguma centelha elétrica por uma possível queda da lâmpada. Perguntado se tem alguma razão para que existisse gases no castelo de proa, respondeu que a única explicação para a existência dos gases no castelo de proa é que, durante a operação de descarga no terminal marítimo, a porta do castelo de proa estava possivelmente aberta; com o vento soprando em direção à proa, poderiam ter sido conduzidos para o castelo gases existentes no convés e alguém, inadvertidamente, fechando a porta do castelo, prendeu o gás existente ali.

Acrescentou que o navio não possuía o sistema de gás inerte porque não compensava instalar tal sistema em um navio daquela idade. Afirmou que a sua função lhe dá poder de decisão sobre todas as questões técnicas relativas ao navio, tais como: contratação de serviços, de tripulação e reparos.

Maurício Pinto de Magalhães, responsável pela assessoria de afretamentos da Petrobras, declarou que, antes do afretamento, o "ALINA P" foi vistoriado pela Perinav – Peritos Navais Ltda. e que não há exigências específicas quanto aos gás inerte nem de qualquer outro equipamento de bordo, pois admite-se que qualquer coisa necessária pelas Leis Brasileiras, para a segurança, será exigida pela DPC em suas vistorias e, caso tal órgão não autorize o navio, ele fica automaticamente fora de aluguel. Perguntado porque o N/T "ALINA P" não trocou de classificadora ao receber o telex do Detran para que fizesse a troca, respondeu que não trocou porque o contrato se encerraria na segunda quinzena de outubro de 1991 e o navio seria reentregue ao armador, como realmente foi. Mas, por ter um dos navios contratados pela Petrobras sido reprovado na inspeção que a empresa mandou fazer, houve falta de um navio para atendimento da produção nacional; o único disponível a tempo era o N/T "ALINA P", que foi então contratado por dois meses, a partir de sete de novembro de 1991, às oito e trinta horas, do porto do Rio de Janeiro, estando assim fora da exigência da Portaria n.º 056 da DPC para troca de classificadora.

Ahmed Bob Koomson, marinheiro de convés do "ALINA P", declarou que houve um pequeno início de explosão, sem fogo, no bico de proa e em seguida começou a explosão forte, jogando tudo pelos ares e que naquele momento saiu correndo para a popa; ainda assim foi atingido por uma peça inflamável que queimou-lhe as costas e os braços e, em seguida, mergulhou no mar e foi recolhido por uma lancha.

José Consule, prático a bordo do navio no momento do acidente, declarou que após colocar o navio na posição de fundeio, mandou que arriassem o ferro, o que foi feito, havendo em seguida uma forte explosão quando tinha sido arriada uma manilha e meia, seguindo-se cerca de três explosões intervaladas de pelo menos cinco segundos entre elas. Perguntado se tem alguma explicação para as causas da explosão, respondeu que sim, a seu ver, o paiol da amarra estava com gases provenientes talvez de vazamento do tanque n.º 01 para o paiol da amarra e quando do arriar do ferro alguma centelha pode ter sido liberada provocando o acidente.

Isaac Benjamin Kwofie, marinheiro de convés do N/T "ALINA P", declarou

que explodiu porque, enquanto descarregava no terminal marítimo com as poitas do castelo fechadas, devido ao forte calor existente nos paióis do castelo de proa, pode ter acontecido de os gases vindos do navio "PRODICOS" ter em entrado no castelo de proa do N/T "ALINA P" através dos tubos de ventilação do convés do castelo e, por uma faísca provocada pela amarra, ter ocorrido a explosão.

José Carlos do Carmo, assessor marítimo da Petrobras, declarou que foi feita inspeção no "ALINA P" e que o navio foi considerado em condições de operar. Acrescentou que a inspeção é feita com base na "Check List Internacional", além de outras verificações que não constam do "Check List", tais como: gás inerte entre outros. Perguntado se tem uma opinião das causas da explosão do N/T "ALINA P", respondeu que, tendo em vista que a explosão ocorreu no momento de largar o ferro, imagina-se que havia uma concentração de gases no paiol da amarra que se inflamou com alguma faísca produzida pelo atrito dos elos da amarra, explodindo o paiol da amarra e atingindo os outros tanques.

O relatório da vistoria de condição total do navio "ALINA P", realizada pela Perinav a pedido da Petrobras de fls. 83/96, concluiu, com relação à maioria dos fatores, tais como: tripulação operacional, e equipamento industrial do sistema de carregamento, que o navio tem condição satisfatória. Porém, as condições estruturais do casco devem ser analisadas em detalhe. As inspeções efetuadas nas partes de vante e ré revelam avarias que podem ser reparadas mesmo durante operação. Entretanto, é necessário saber a condição interna dos tanques de carga para chegar a uma conclusão segura.

Durante o relatório, os peritos mencionam que o navio não possuía sistema de gás inerte, que o tanque de tubo de proa tinha muitas avarias internas devido à corrosão, que os tanques de fundo duplo de vante estavam bastante avariados por corrosão com suas travessas externas seriamente avariadas por corrosão, que no cofre estanque de vante foram notados indícios de gás hidrocarbônico no fundo e as anteparas de vante estavam abertas pela corrosão para os tanques de fundo duplo.

A American Bureau of Shipping certificou, às fls. 179/192, o real estado do N/T "ALINA P" após o acidente, descrevendo as avarias e as condições de navegabilidade do navio.

O laudo de exame pericial de fls. 202/203, na análise dos fatores contribuintes para o acidente, concluiu que a causa determinante da explosão foi a combustão violenta dos gases inflamáveis derivados do petróleo descarregado do navio, que permaneceram nos tanques após a descarga, não sendo possível, entretanto, afirmar, com convicção, a origem da centelha que inflamou os gases.

O relatório de assistência técnica de fls. 223/228, elaborado pelo engenheiro naval Tai Takizawa a pedido da Tecnimac – Consultoria Técnica Marítima Ltda., na qualidade de subcontactada da Leviathan Shipping, concluiu que apesar do navio possuir escantilhões reforçados no chapeamento do casco (mínimo 20mm), as espessuras nominais dos membros estruturais da proa são relativamente pequenas (mínimo 8mm), agravadas com a condição de se situarem dentro de tanques de lastro, sem proteção de pintura anti-corrosiva.

Foi verificado, durante a inspeção por mergulho na proa, que existem anteparas desabadas por corrosão, tendo sido encontrado, também, partes corroidas de estruturas,

completamente soltas (foto 15). Assim, não restam dúvidas de que os compartimentos da proa continham gases inflamáveis originários dos tanques de carga passando pelas anteparas transversais. O agente causador da ignição dessa mistura de gases explosivos deve ter sido a amarra do ferro de BE que, na ocasião, estava sendo lançada ao mar. A causa direta pode ter sido uma faísca provocada pela amarra no contato com a superfície interna do paiol, ou a vibração provocada pelo molinete e pela amarra saindo pelo escovém pode ter provocado o desprendimento de uma peça corroída da estrutura interna (uma borboleta, uma cantoneira ou mesmo um pedaço de chapa), que, ao se chocar com a superfície metálica, pode ter causado a ignição.

Consta que o "ALINA P" foi classificado por Hellenic Register of Shipping, classificadora não reconhecida pela Marinha (fls. 201).

Consta que o navio sinistrado foi vistoriado a seco pela Capitania dos Portos do Estado do Rio de Janeiro em vinte e um de dezembro de 1990, com base na Portomarinst n.º 20-02^A, cujo apêndice relativo à vistoria seca prevê que a exigência de verificação de elementos estruturais como cavernas, logarinas, vaus, anteparas etc. é dispensada se o navio estiver em classe, como também não prevê exigência do sistema de gás inerte (fls. 225 a 232).

Consta ainda que o N/T "ALINA P" foi vistoriado em vinte e três de dezembro de 1992, uma semana antes do acidente, pela Delegacia da Capitania dos Portos do Estado de São Paulo em São Sebastião, e considerado em condições de operar com as exigências da folha n.º 191, tendo a vistoria sido realizada à vista do apêndice II ao anexo "E" da Portomarinst n.º 20-02^A (fls., 234 a 282), onde não estão previstas exigências de sistema de gás inerte nem de verificação de elementos estruturais; foi inspecionado por técnicos do Tebar antes de descarregar pela última vez e considerado em condições de operar (fls. 034), tendo a inspeção sido realizada com base em "Check List Internacional" (fls. 282 a 309), além de outras verificações ali não constantes, tais como: gás inerte entre outras (fls. 034), a bem da segurança da operação do navio e do terminal, mas não foi suficiente para reprovar a operação do navio pela falta do sistema de gás inerte.

No relatório, o encarregado do inquérito, na análise dos fatores contribuintes para o acidente, concluiu:

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator humano – não contribuiu;

Fator operacional – o navio estar operando foi uma contribuição para o acidente;

e

Fator material – foi determinante para que ocorresse a explosão porque:

- O navio não estava equipado com o sistema de gás inerte;

- Por tudo que já foi exposto, não há dúvidas de que o navio estava com as anteparas dos tanques de vante dando passagem, para esses tanques, dos gases inflamáveis provenientes dos tanques de cargas. Os gases acumulados na proa foram inflamados por centelhas provocadas pelo atrito das amarras, acarretando a primeira explosão descrita pelos tripulantes que se encontravam na proa, ou seja, uma pequena explosão, porém suficiente para explodir os demais tanques, que seriam preservados se estivessem inertizados; e

- Que em decorrência do acidente, houve uma vítima fatal, o Sr. Francis Arhin Kwofie (fls. 40), e mais as seguintes vítimas, que sofreram queimaduras de primeiro a terceiro graus: Isaac Benjamin Kwofie, Ahmed Bob Koomson, Baloutsos Stefanos e Rhein Teny Losu (fls. 209).

Houve também prejuízos materiais cujo valor não foi levantado por este encarregado do inquérito; e, vale ressaltar, que as consequências não foram mais desastrosas devido à eficiente ação do Tebar, que extinguiu o incêndio antes que se alastrasse pelos tanques de óleo combustível e lubrificantes, evitando que 1870m³ de óleo provocasse a poluição do canal de São Sebastião.

São possíveis responsáveis pela explosão do N/T "ALINA P":

Direto – o armador, que manteve o navio em operação com os tanques de proa sem manutenção, o que os levou a serem corroídos, e por não ter mandado instalar o sistema de gás inerte como oneroso na legislação internacional sobre o assunto, por considerá-lo oneroso;

Indiretos – a classificadora, que emitiu os certificados de segurança do navio, mesmo com a falta do sistema de gás inerte; e

A Petrobras/Fronape – que afretou o navio, mesmo alertada pelo relatório da Perinav sobre o comprometimento dos tanques de proa pela corrosão, da presença de gás hidrocarbônico no cofferdan de vante, da necessidade de melhor avaliação dos tanques de carga e da falta do sistema de gás inerte; e ainda, após ser alertada pela Portaria n.º 0056, de trinta de setembro 1991, da DPC (fls. 232), de que todos os navios estrangeiros afretados por mais de 180 dias deveriam, até vinte e nove de dezembro de 1991, serem classificados por classificadora reconhecida pela Marinha, por ter mantido o N/T "ALINA P" em afretamento, classificado por Hellenic Register of Shipping, sob o argumento de que o navio não estaria enquadrado na exigência da DPC, já que o contrato era de apenas 60 dias. Vale lembrar, entretanto, que o navio já vinha sendo afretado de longo tempo e que, sendo a Petrobras conhecedora da exigência da DPC sobre a necessidade de troca de classificadora, não deveria apoiar-me no argumento supra, o que demonstra a clara intenção de esquivar-se do propósito da Portaria, qual seja, o de exigir que os navios afretados sejam classificados por sociedade classificadora reconhecida pela Marinha.

A Douta Procuradoria representou em face de Polembros Shipping, A/C Sondona, armadora, Hellenic Register of Shipping, classificadora, e contra Petróleo Brasileiro S/A, afretadora, como incursos no art. 14, "a" (explosão e incêndio) e "b" (avaria) da Lei n.º 2.180/54 fundamentando.

Em sessão do dia 17/11/92, o Tribunal Marítimo decidiu pelo retorno dos autos à PEM para que reformulasse a representação, excluindo a segunda representada pela razão de que a mesma, classificadora, quando do evento, não se encontrava jurisdicionada a este Tribunal, mantendo-se os demais representados.

Cumprida a decisão do Tribunal, a nova representação foi recebida na sessão do dia 30/03/93.

Citados, os representados apresentaram defesas por advogados legalmente constituídos.

A defesa de Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras, alega que inicialmente cabe

contraditar alegação da PEM de que a Petrobras é responsável pelo acidente na condição de afretadora do navio. A Petrobras, como afretadora do navio, condição esta reconhecida por todos os interessados na apuração do acidente de navegação, não contribuiu, de forma direta ou indireta, para a ocorrência da explosão. Na qualidade de afretadora por período do petroleiro, lhe é vedado envolver-se nas operações de segurança e de navegação do navio, ou ditar ordens ao comandante e tripulantes envolvidos nas operações de desgaseificação e de fundeio do N/T "ALINA P".

A execução das fainas relativas à segurança e operacionalidade da embarcação são de responsabilidade exclusiva de seu comandante, tripulantes e armador, restando à Petrobras, tão-somente, a disponibilidade comercial da embarcação, indicando, aos responsáveis, o destino do navio e a atividade a ser empreendida, a saber: carregar ou descarregar a carga especificada no contrato de fretamento.

O contrato de fretamento cinge-se ao estabelecimento de termos e condições, descrevendo as características físicas da embarcação e as cláusulas comerciais referentes ao frete, às performances de carregamento e descarga, aos limites de operação sobre créditos privilegiados, sobre conhecimento de transporte marítimo, arbitragem e leis aplicáveis, entre outras; é fato incontestável, portanto, que a Petrobras não detém o direito de determinar a execução ou não execução de tarefas concernentes à segurança do navio, de seus tripulantes e da navegação, travando relações jurídicas meramente comerciais decorrentes do contrato de fretamento celebrado.

O relatório de inspeção elaborado pela Perinav, após ordem do afretador, é originário de procedimento de inspeção chamado Delivery/Redelivery Surveys, universalmente aceito, que objetiva a verificação de três pontos principais.

- A quantidade combustível a bordo;
- A condição geral do navio;
- Se os tanques de carga são adequados para receber o tipo de carga constante do "charter-party".

Em virtude do art. 227 do Dec. n.º 87.648, de 24 de setembro de 1982, que aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo, a embarcação estrangeira autorizada a operar em águas sob jurisdição nacional está obrigada à inscrição temporária em livro especial, na Capitania dos Portos ou órgão subordinado, cuja jurisdição abranja a área inicial de operação. Esse mesmo RTM, em seu art. 183, determina que vistoria é ato administrativo pelo qual são verificadas as condições de segurança, conforto e eficiência da embarcação, exigidas pela legislação em vigor, por uma comissão de peritos, designada pelo Capitão dos Portos ou Delegados.

A partir de novembro de 1987, a DPC realizou vistorias anuais no "ALINA P", não determinando a sua proibição para operar em águas sob jurisdição nacional.

O relatório da Perinav diz estar a manutenção do navio em dia e que o navio apresenta boas condições de operacionalidade.

Assim, a segunda representada teria de manter o contrato de fretamento do navio, não podendo rompê-lo unilateralmente sob pena de "break of contract", o que acarretaria pesadas consequências econômicas para a afretadora. Não existe cláusula contratual dizendo que a Petrobras pode repudiar o "charter-party" em razão do não-cumprimento por parte do fretador de disposição de Convenção Internacional.

Sobre a questão do sistema de gás inerte, tal sistema de proteção do tanque de carga é estabelecido na Regra 60 da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974, tal como emendada pelo Protocolo de 1978 e pelas Emendas de 1981 e 1983. A referida Convenção dispõe que, para navios tanques de menos de 40.000 toneladas de porte bruto, não-equipados com máquinas de lavagem de tanque, tendo uma saída de mais de 60m³/hora, a administração poderá isentá-los da obrigatoriedade de ter sistema de gás inerte, desde que tal isenção seja razoável face à impraticabilidade de sua obrigação, em razão das características de desenho do navio.

A principal questão a ser levantada é a seguinte:

Pode a autoridade marítima brasileira obrigar um navio arvorando bandeira cipriota, ou seja de nacionalidade cipriota, a ter um sistema de gás inerte estabelecido pela SOLAS, 1974, tal como emendada pelo Protocolo de 1978 e emendas de 1981 e 1983?

A resposta é clara: não. Não pode a autoridade marítima brasileira estabelecer sua obrigatoriedade. Só a autoridade marítima do Chipre que ratificou a SOLAS, 1974, e seu protocolo de 1978, é competente para restabelecer tal exigência.

Já a defesa da representada, Polembros Shipping alega, preliminarmente, que há que se aduzir a flagrante ilegitimidade da primeira representada, para figurar no pólo passivo desta representação, impondo-se, por consequência, a sua imediata exclusão do feito.

A ora representada não é nem jamais foi armadora do navio "ALINA P", conforme se verifica nos documentos acostados aos autos; a Polembros era apenas operadora do navio, contratada pela real armadora/proprietária, que é Leviathan Shipping Co.

O equívoco da D. Procuradoria, de representar contra parte flagrantemente ilegítima, teve origem no relatório elaborado pelo encarregado do inquérito, onde, logo ao início, classifica o "ALINA P" como de propriedade da Leviathan Shipping Co., a armação de Polembros Shipping.

Ao aderir "in totum" às conclusões do inquérito da Capitania dos Portos, que resolveu nomear a representada armadora do navio, a D. Procuradoria terminou cometendo o mesmo equívoco que o do encarregado.

No processo, há evidências de sobra no sentido de que o "ALINA P" é de propriedade e armação de uma só empresa, a Leviathan Shipping Co., cabendo à representada, tão somente, a operação do navio. Aponta diversos documentos juntados nos autos comprovando sua tese e requer sua exclusão do presente feito, reconhecendo sua ilegitimidade para figurar no pólo passivo da representação.

Dada vista à Douta Procuradoria, sobre a preliminar suscitada o órgão acusador pleiteou seu indeferimento uma vez que a representada, na condição de armadora ou operadora do meio, era responsável pela manutenção do meio, bem como de dotá-lo de um sistema de gás inerte.

Através de despacho do juiz-relator (fls. 400), foi oficiado à Petrobras para que apresentasse cópia do contrato de afretamento do N/T "ALINA P", informando as atribuições de Polembros Shipping, com referência ao citado no contrato.

Oficiada, a representada juntou cópia não-traduzida do referido contrato de afretamento possuía como parte a Petrobras como afretada e empresa Leviathan Shipping

como fretadora.

Tendo sido esclarecida a dúvida que gerou o ofício acima mencionado, o relator indeferiu requerimento da douta Procuradoria, no sentido de determinar que a Petrobras realizasse a tradução do contido de afretamento.

Na fase de provas, a Petrobras juntou cópia do telex enviado por ela aos corretores de navios a fim de fazer cumprir a Portaria n.º 0056/91 da DPC, com a finalidade de relatar o argumento da PEM de que a mesma aceitou a classificação por empresa não reconhecida pela Marinha. Tal documento tem a seguinte redação:

“Fins atender o contido na Portaria n.º 0056 de 30/09/91 da Diretoria de Portos e Costas – DPC, informamos a V. Sª., que Petrobras somente poderá afretar embarcações estrangeiras, por período igual ou superior a 180 dias, para operar em águas sob jurisdição nacional (cabotagem), que estiverem classificadas por sociedade classificadora com representação no país e que tenham delegação de competência do Ministério da Marinha para emitir os certificados relativos às convenções internacionais em nome do governo brasileiro e que são as seguintes:

ABS - American Bureau of Shipping do Brasil.

DNV - Det Norske Veritas Sociedade Classificadora de Navios Ltda.

LRS - Lloyd's Register do Brasil Ltda.

NK - Nippon Kaiji Kyokai do Brasil Ltda.

BV - Burveras Inspeções Técnicas Sociedade Civil Ltda.

GL - Germanischer Lloyd's do Brasil Ltda.

Informamos ainda a V. Sª., que as embarcações estrangeiras, afretadas pela Petrobras, que já estejam em situação que não atendam ao acima exposto, terão um prazo de 90 dias para se ajustarem as novas determinações sob pena do cancelamento de suas autorizações para operarem em águas brasileiras.”

Em alegações finais, as partes corroboram seus argumentos anteriores.

Por iniciativa do juiz-relator, foi oficiada, por duas vezes, à Petrobras para que informasse nome e qualificação das pessoas que aprovaram e assinaram o contrato de afretamento do N/T “ALINA P”, após tomarem conhecimento do contido no relatório n.º 079/JSB/ TT/RJ, relativo à inspeção feita pela Perinav, datado de 14/10/91, onde consta que o tanque do bico de proa, os tanques do duplo fundo de vante e o cofre estanque de vante apresentavam-se seriamente afetados pela corrosão do chapeamento, afetando inclusive a estanqueidade da embarcação. Indica também, o relatório, a presença de gás hidrocarbônico no cofre estanque de vante e, por ocasião do afretamento, o navio, em desacordo com o padrão adotado pela própria Petrobras em seus navios, não era dotado de sistema de gás inerte, conforme previsto na Convenção Internacional para o Salvaguarda no Mar.

Pelo ofício de fls. 514, a Petrobras informou que os aditivos n.º 6 e 7 foram autorizados, no âmbito de empresa, pelo então Superintendente Geral do Departamento de Transporte da Companhia, engenheiro Arthur Cassiano Bastos Filho; o aditivo n.º 06 teve autorização formalizada pelo então superintendente adjunto do mesmo departamento, Carlos Alberto Martins de Souza; e o aditivo n.º 7 já havia sido autorizado em função de um exercício de opção. Por fim, afirmou que o relatório da Perinav, datado de 14/10/91, foi encaminhado diretamente à Fronape e não chegou a ser conhecido pelos engenheiros

da Petrobras.

Na sessão do dia 15/10/96, o TM decidiu acolher a preliminar de ilegitimidade "ad causam" suscitada por Polembros Shipping Ltda., excluindo-a do feito, sobrestar o julgamento. Determinar o retorno dos autos à Douta Procuradoria para que ofereça representação contra Leviathan Shipping Company Ltda., fundamentando com os mesmos argumentos utilizados na inicial oferecida contra Polembros Shipping Ltda. Incluir na peça acusatória Mauricio Pinto de Magalhães, qualificado às fls. 29; Albano de Souza Gonçalves, superintendente da Frota Nacional de Petroleiros – Fronape; Arthur Cassiano Bastos Filho, superintendente-geral do Departamento de Transportes da Petrobras; e Carlos Alberto Martins de Souza, superintendente-adjunto do Departamento de Transportes da Petrobras - os três últimos com endereço na Petrobras – Petróleo Brasileiro S/A, Av. Chile s/n.º, nesta capital - tendo em vista haver nos autos fortes indícios de participação culposa dos mesmos nos acidentes da navegação em apreciação, capitulados no art. 14, letras "a" (explosão e incêndio) e "b" (avarias) da Lei n.º 2.180/54, pois não tomaram qualquer providências para impedir a prorrogação do período de afretamento do N/T "ALINA P", após a emissão do relatório n.º 079/JSB/TT/RJ, datado de 14/10/91, pela Perinav Representações Marítimas Ltda., que indicava de forma a não deixar dúvidas, a inadequabilidade da embarcação para utilização dentro dos padrões de segurança adotados nos próprios navios da Fronape-Petrobras, em consonância com as normas internacionais aplicáveis a navios petroleiros.

A PEM, cumprindo a decisão do TM, representou em face de Leviathan Shipping Company Limited, Mauricio Pinto de Magalhães, Alvaro de Souza Gonçalves, Arthur Cassiano Bastos Filho e Carlos Alberto Martins de Souza, com fulcro no art. 14, letra "a" (explosão e incêndio) e "b" (avaria) da Lei n.º 2.180/54.

Os representados Mauricio Pinto de Magalhães, Alvaro de Souza Gonçalves, Arthur Cassiano Bastos Filho e Carlos Alberto Martins, que não possuem antecedentes no TM, foram defendidos, em única peça, por advogado legalmente constituído.

A defesa alega que os representados em tela vêm inicialmente dizer que não se encontram nos autos do processo nenhuma prova, relato de fato ou argumento que demonstre a responsabilidade dos mesmos pelo acidente de navegação (explosão) ocorrido com o N/T "ALINA P".

A causa da explosão foi uma fagulha gerada pelo atrito da amarra com o escovém durante a operação de fundeio do navio. Deve ser ressaltado que tal operação é de exclusiva responsabilidade dos tripulantes do navio, sem qualquer interferência dos representados.

Não está comprovado nos autos do processo o nexo de causalidade entre a explosão e qualquer ato ou omissão por parte dos representados. O simples fato de prorrogar o afretamento de um navio não significa responsabilidade por um eventual acidente que poderá ou não ocorrer. É necessário que fique comprovada a real responsabilidade por ação ou omissão do causador do acidente.

Os representados em tela não atuaram e não poderiam atuar na operação de fundeio do navio. Os envolvidos na prorrogação do afretamento de um navio não dão ordens ou interferem nas operações de fundeio do navio afretado.

Outro aspecto relevante a ser destacado é aquele referente à questão da

inadequabilidade da embarcação para utilização dentro de determinados padrões de segurança. Aqui, cabe ressaltar que os envolvidos nas atividades de afretamento não podem se envolver em questão de segurança da embarcação; este é um aspecto que cabe apenas às autoridades competentes do estado de bandeira do navio (Flag State) e do estado do porto (Port State), não está afeto aos afretadores. Isto é um múnus público, ou seja, obrigação do estado através de seu poder de polícia.

Só cabe aos afretadores discutir, no afretamento de navios por período, as questões relativas à disponibilidade comercial da embarcação afretada e não questões de segurança.

Consulta os melhores autores de livros sobre "chartering", tais como: J. Bes, Scrutton e outros; mostra que a obrigação dos fretadores é assegurar que o navio é "cargo and seaworthiness", ou seja, que o navio está apto a transportar a carga, no caso específico dos petroleiros, petróleo, de acordo com as características físicas e operacionais do mesmo descritas nos termos e condições do contrato de fretamento.

Confunde a PEM a pouca e limitada capacidade dos envolvidos no afretamento de navios por períodos sobre o navio afretado com a obrigação que têm os proprietários e armadores de cumprir as leis e normas brasileiras e as convenções internacionais devidamente ratificadas pelo Brasil, relativas à segurança dos navios, da vida humana e da carga.

Os navios próprios da Petrobras arvorando bandeira brasileira estão obrigados a obedecer tais leis e instrumentos internacionais ratificados pelo governo brasileiro; não podem deixar de fazê-lo sob pena de não poderem obter licença de tráfego para seus navio-licença essa, emitida pela autoridade brasileira competente.

Já em relação aos navios afretados estrangeiros, os proprietários e armadores estão obrigados à obedecer as leis e convenções internacionais ratificadas pelo estado de bandeira do navio, no caso em tela Chipre.

Aqui cabe uma observação relevante, da lista de 50 instrumentos internacionais convencionais elaborados e adotados no seio da Organização Marítima Internacional (OMI-IMO): o governo de Chipre ratificou ou aderiu a 24, ao passo que o governo do Brasil ratificou ou aderiu a 17, o que demonstra o cuidado que tem o governo de Chipre em relação aos navios que arvoram a sua bandeira.

Ressaltamos que quem tem de verificar as condições de segurança das embarcações são as autoridades do estado de bandeira e as do estado do porto.

Enfatizam ainda os representados que obedeceram, em relação ao "ALINA P", à Portaria n.º 056 de 30/09/91 da DPC, a respeito das de normas de afretamento, determinando aos fretadores do navio, pelo telex Petrobras-Detran-T-CL 64.764/91, o cumprimento da mesma sob pena de cancelamento de sua autorização para operar em águas brasileiras.

Os representados, em relação às questões relativas à vistoria e à existência de sistema de gás inerte, reiteram os argumentos apresentados em sua defesa pela representada Petrobras, que são também aqui aplicáveis.

Mencionam, ainda, os representados, que em 23 de dezembro, ou seja, uma semana antes do navio explodir, o mesmo foi vistoriado pela Delegacia da Capitania dos Portos do Estado de São Paulo em São Sebastião, sendo atestado oficialmente que o navio apresentava condições satisfatórias de segurança e navegabilidade.

Assim, por todos os fatos e argumentos acima apresentados, esperam os representados que o Tribunal Marítimo faça justiça não aceitando os termos da representação da PEM e não considerando culpados pelo acidente de navegação, explosão do N/T "ALINA P".

Já a defesa de Leviathan Shipping Company Limited alega que:

Primeiramente, cumpre destacar que as alegações formuladas contra a ora defendente são contraditórias e conflitantes entre si. Ou bem a causa determinante da explosão teria seu início nos tanques de carga – quando a ausência de um sistema de gás inerte poderia ter algum significado ou a explosão teria sua origem nas estruturas de proa alegadamente deficientes – quando a existência ou não de sistema de gás inerte seria totalmente irrelevante.

O que não pode ocorrer é a concorrência simultânea desses dois fatores para a causa determinante da explosão verificada a bordo do navio. Uma é excludente da outra.

Na verdade, o que se verifica nos autos, é que não foi possível estabelecer a causa determinante do acidente acima de qualquer dúvida.

A convalidar tal afirmação, é de fundamental importância o auto de exame pericial de fls. 202, absolutamente inconclusivo em matéria de culpabilidade. Nesse laudo, dizem os peritos que "a causa determinante da explosão foi a combustão violenta dos gases inflamáveis derivados do petróleo descarregado do navio, que permaneceram nos tanques após a descarga, não sendo possível entretanto, afirmar com convicção a origem da centelha que inflamou os gases".

Ao que parece, os peritos entenderam que a origem encontrava-se nos tanques de carga, pelo acúmulo dos gases verificado após a descarga. A existência desses gases é decorrência inevitável e própria a este tipo de operação. Se é própria e inevitável, não cabe culpa a quem quer que seja, a menos que a centelha que deu origem à ignição desses gases possa ser atribuída a alguma conduta culposa. Mas os próprios peritos afirmaram ser impossível determinar a origem da centelha, e, por consequência, impossível será apontar o responsável por essa centelha causadora e determinante da explosão.

Quanto à inexistência do chamado sistema de gás inerte, queremos nos reportar ao que foi exposto na defesa da Petrobras, às fls. 356 e seguintes. O navio "ALINA P" estava autorizado a navegar pelas leis do pavilhão que arvorava e, portanto, satisfazia às normas internacionais aplicáveis. De qualquer forma, não há prova de que esta tenha sido a causa determinante da avaria.

Quanto à alegada falta de manutenção nas estruturas da proa, melhor sorte não cabe à representação.

Desde 1985, o navio "ALINA P" vinha sendo submetido a inspeções periódicas da autoridade marítima brasileira, em seco e flutuando, conforme determinam as normas de regência. A última dessas vistorias foi efetuada em 23/12/91, poucos dias antes do acidente, tendo sido o navio considerado em "condições satisfatórias de segurança e navegabilidade" (fls. 194).

A pedido dos afretadores, Petrobras, uma firma especializada - Perinav - inspecionou detalhadamente o navio, mas nem os peritos, nem os afretadores, encontraram razões suficientes para a não-aprovação do "ALINA P" para os serviços a que se destinava. As ressalvas efetuadas pelos peritos com relação às condições estruturais da proa não

foram consideradas como de risco iminente, que levasse à condenação do navio. Todavia, é importante notar que tais ressalvas jamais foram levadas ao conhecimento do armador, ora defendente, com pedido formal de qualquer providência por parte do mesmo.

Não existe nos autos a menor evidência de que algum pedido de manutenção tenha sido expedido de bordo e que o armador tenha se recusado a atender. O navio estava com sua classificação em dia; vistorias e inspeções vinham sendo regularmente efetuadas por órgãos públicos e privados; após detalhado exame o navio foi aprovado e aceito pelos afretadores. Nessas circunstâncias, como poderia supor o armador, no âmbito de sua atuação empresarial, que o navio não estivesse em condições para as operações comerciais a que se destinava? Não se discute que o armador poderá vir a ser eventualmente responsável pelas conseqüências de um possível erro ou omissão dos responsáveis a bordo pela gestão náutica do navio. Entretanto, o que se está a discutir no momento diz respeito a responsabilidades funcionais, no âmbito de atuações técnico-profissionais, diferentes da responsabilidade civil situada fora do campo de interesse específico desse Egrégio Tribunal Marítimo.

É indispensável examinar-se cuidadosamente a questão posta nos autos, observando sempre o balizamento demarcado pelos precisos termos da representação. Para isso, devem ser afastadas as conclusões ou evidências contraditórias que em nada amparam as acusações formalizadas contra o armador.

Não podem ser aceitas informações flagrantemente infundadas como a de que teria ocorrido "desabamento" de estruturas na proa. Primeiramente, porque tal alegação foi feita a explosão e naufrágio do navio. Depois, porque nem as vistorias anteriores, públicas ou privadas, registraram este fato tão notável e de fácil percepção, nem a posterior perícia pôde comprová-lo.

Pelo que consta dos autos, as condições das estruturas da proa, ressalvadas no laudo da Perinav – que não registra nenhum desabamento – também não parecem ser a causa eficiente do sinistro. Para haver a explosão, seria necessária a concorrência de dois fatores: acúmulo de gases e centelha de ignição. A centelha pode ter sido causada pelo atrito da amarra, mas os gases acumulados são de procedência indeterminada. Não há qualquer comprovação de que os gases tivessem fluido dos tanques de carga, aparentemente íntegros, para os compartimentos da proa. Pelo contrário, pelo depoimento da sétima testemunha, o marinheiro Isaac Benjamin Kwofie, os gases acumulados poderiam ter procedência diversa:

"... A seu ver explodiu porque enquanto descarregava no terminal marítimo com as portas do castelo fechadas, devido ao forte calor existente nos paióis do castelo de proa, pode ter acontecido de os gases vindos do navio "PRODICOS" ter entrado no castelo de proa do N/T "ALINA P" através dos tubos de ventilação do convés do castelo e por uma faísca provocada pela amarra ter ocorrido a explosão."

Se a explosão ocorreu pela combustão violenta dos gases que permaneceram nos tanques após a descarga, não se sabe a origem da centelha que deu início à ignição, conforme certificado no laudo pericial (fls. 202). Se a explosão ocorreu na estrutura da proa, pode-se supor que a centelha tenha sido causada pelo atrito da amarra, mas a procedência dos gases é desconhecida.

Portanto, a causa do acidente não restou apurada acima de qualquer dúvida, o

que é suficiente para impedir a responsabilização do armador, que no exercício específico de sua atuação profissional, mantinha em operação um navio devidamente aprovado pela autoridade pública competente e normalmente aceito pelo afretadores. Em nenhum momento recusou-se ou deixou de cumprir, o armador, qualquer exigência ou solicitação das autoridades, dos afretadores ou do pessoal de bordo.

Na fase de instrução, acostou-se aos autos:

Artigos do texto da Convenção para Salvaguarda da Vida Humana no Mar - 74/78.

Portaria n.º 26 da DPC de 13/05/96 sobre Normas e Procedimentos para o Controle de Navios pelo Estado do Porto.

Resolução A. 597 (15) da OMI sobre Procedimentos para o Controle de Navios (19/11/87).

Resolução A. 789 (19) da OMI sobre Procedimentos para o Controle de Navios pelo Estado do Porto - telex circular Detran - T - CL - 64.764/91.

Folhetos do Lloyd's Register sobre Serviços de Classificação e sobre Serviços Legais e Convencionais.

Em alegações finais, as partes acentuaram os pontos principais de suas defesas.

De tudo o que consta nos presentes autos, verifica-se que a explosão e incêndio no N/T "ALINA P" no canal de São Sebastião, SP, provocando danos materiais de monta, a morte de um tripulante e ferimentos graves em outros quatro tripulantes, teve como causa determinante o acúmulo de gases inflamáveis na proa, já que os gases provenientes dos tanques de carga passavam pelas anteparas dos tanques de vante, corroídos pela ferrugem. Os gases acumulados na proa foram inflamados por centelhas originadas pelo atrito das amarras, acarretando inicialmente uma pequena explosão, contudo, suficiente para explodir os demais tanques que não estavam energizados, já que o navio não possuía sistema de gás inerte. Dessa forma, a falta de manutenção nas anteparas transversais deu causa ao acidente.

O relatório de assistência técnica de fls. 223/228, elaborado pelo engenheiro naval Tai Takizawa, a pedido da Tecnimac, foi altamente esclarecedor e não deixou dúvidas da total falta de manutenção do navio e do péssimo estado de conservação de suas anteparas na proa. Foi certificado, através de inspeção por mergulho, a existência de diversas anteparas desabadas por corrosão, sendo encontrado, as também, partes corroídas de estruturas, completamente soltas e que, sem dúvida, davam passagem aos gases inflamáveis dos tanques de carga para os compartimentos da proa que, em um navio velho e desprovido do sistema de gás inerte, só poderiam trazer como resultado o acidente ora analisado, de conseqüências gravíssimas: a vida humana ceifada, os graves ferimentos em quatro tripulantes e prejuízos financeiros, que só não foram maiores diante da rápida e eficiente ação do Tebar.

A empresa armadora Leviathan Shipping Company Limited manteve o navio em operação com os tanques de proa sem qualquer manutenção, levando-os a previsível corrosão e quando perquerida sobre a instalação do sistema de gás inerte, recomendada para todos os navios daquela classe, alegou que não o fez já que seria por demais onerosa a sua instalação. Diante de sua imprudência e negligência, deve a mesma ser condenada, sendo totalmente infrutíferos os argumentos de sua defesa de que a Capitania vistoriava

a embarcação e não fazia qualquer exigência, visto que a análise de anteparas estruturais não fazem parte dos itens vistoriados pela Capitania e a jurisprudência do Tribunal Marítimo é específica no sentido de que a vistoria da Capitania dos Portos não isenta de responsabilidade o armador pela manutenção do navio.

Quanto a Petrobras, Segunda representada, agiu a referida empresa com total e irresponsável negligência uma vez que, ao tomar conhecimento do relatório da Perinav condenando o navio, mesmo assim, despreocupada com a segurança da navegação das preciosas vidas de bordo, fez "vistas de mercador" e afretou o navio, considerado, pelos peritos, com comprometimento dos tanques de proa por corrosão, presença de gás hidrocarbônico no cofferdan de vante, falta de sistema de gás inerte e necessidade de melhor avaliação dos tanques de carga. Ora, a perícia da Perinav é uma premonição do acidente; contudo, a Petrobras fez vista grossa para todas as avaliações adversas dos peritos, afretou o navio e assumiu o risco pelo funesto acidente de que a mesma é indubitavelmente responsável, pela sua imprudência e negligência. A defesa da Petrobras tenta desviar o núcleo de sua acusação, em afretar um navio velho, corroído, sem gás inerte e dando passagem de gases para a proa, para teses jurídicas da responsabilidade do armador, operador e afretador na atividade comercial do navio. Contudo, a Petrobras não foi representada porque negligenciou na manutenção do navio, muito menos porque não aparelhou corretamente a embarcação; ao contrário, foi representada, e disso não conseguiu se defender, pelo frete de uma embarcação sem condições de operar com o mínimo de segurança e, o que é mais grave, por ter afretado a embarcação mesmo tendo tomado conhecimento, através de perícia por ela mesma contratada, de que o navio não estava em condições de segurança.

Em relação aos demais representados, todos ocupantes de cargos de direção na Petrobras, a representação ofertada contra os mesmos foi uma tentativa por parte do juiz-relator, e corroborada pelo Tribunal, de buscar a responsabilidade subjetiva pelo acidente como apregoa a Lei n.º 2.180/54, ou seja, perquerir-se qual foi a pessoa, dentro da Petrobras, que apesar de conhecer a perícia da Perinav, autorizou o afretamento do navio, contrariando todos os limites do bom sendo e da responsabilidade originárias do cargo que ocupa. Todavia, ora atrapalhado pela própria Petrobras, que depois de sucessivos despachos do juiz-relator afrontava o Tribunal em dar respostas evasivas - como, por exemplo que o responsável pelo afretamento seria o... SGA (?) ou, mais tarde o SEOPE (?) - ora pela própria defesa dos representados que apenas negavam a autoria do ato, mas, em nenhum momento, como se deliberadamente quisessem esconder a verdade, afirmaram qual foi a pessoa responsável pelo afretamento do "ALINA P", ora, por fim, pelo desinteresse da PEM em produzir provas para se apurar a verdade sobre os fatos, não foi possível apurar-se, de maneira que não deixasse dúvida, a responsabilidade subjetiva pelo afretamento.

Desta forma, devem ser exculpadados os demais representados diante da inexistência de provas concretas da participação dos mesmos no evento em apreciação.

Diante do exposto, devem ser responsáveis pelo acidente, os representados Leviathan Shipping Company Limited e Petrobras S.A., diante de suas atitudes imprudentes e negligentes, exculpando os demais representados, julgando parcialmente procedente a representação.

Assim,

A C O R D A M os Juizes do Tribunal Marítimo, por maioria, nos termos do voto do Exmo. Sr. Juiz-Relator: a) quanto à natureza e extensão do acidente e fato: explosão e incêndio de N/M após operação de descarregamento, com danos materiais de monta, ferimentos graves por queimaduras em quatro tripulantes e a morte de um tripulante; b) quanto à causa determinante: falta de manutenção nas anteparas transversais que, corroídas por ferrugem, davam passagem dos gases provenientes dos tanques de vante para a proa do navio, provocando o acúmulo de gases inflamáveis na proa inflamados por centelhas originados pelo atrito das amarras, acarretando inicialmente uma pequena explosão, contudo, suficiente para explodir os demais tanques que não estavam inertizados, já que o navio não possuía um sistema de gás inerte; c) decisão: julgar o acidente da navegação previsto no art. 14, letra "a" da Lei n.º 2.180/54 como decorrente da negligência e imprudência da empresa armadora e da afretadora, respectivamente Leviathan Shipping Company Limited e Petrobras – Petróleo Brasileiro S.A., condenando cada uma, a pena de multa de R\$ 10.400,00 (dez mil e quatrocentos e reais) e custas. Exculpar os demais representados. Vencida, parcialmente, a Exma. Sra. Juíza Maria Cristina Padilha, que nos termos de seu voto, exculpava Petróleo Brasileiro S.A., no que foi acompanhada pela Exma. Sra. Juíza Vera Lucia Coutinho. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 15 de dezembro de 1998. MARCELO DAVID GONÇALVES, Juiz-Relator - MÁRIO AUGUSTO DE CAMARGO OZÓRIO, Vice-Almirante (RRm), Juiz-Presidente.

PROCESSO Nº 14.909/92

VOTO VENCIDO

Entendi que o acidente da navegação em questão, caracterizado pela explosão e incêndio do N/T "ALINA P", no Canal de São Sebastião, cerca das 20:06h do dia 30/12/91, resultando em incêndio após operação de descarregamento com danos materiais de monta, ferimentos graves por queimaduras em quatro tripulantes, e morte de um dos tripulantes, teve como causa determinante falta de manutenção nas anteparas transversais que, corroídas por ferrugem davam passagem dos gases provenientes dos tanques de vante para a proa do navio, passando o acúmulo de gases inflamáveis na proa inflamados por centelhas originadas pelo atrito da amarras, acarretando inicialmente uma pequena explosão, contudo, suficiente para explodir os demais tanques que não estavam inertizados, já que o navio não possuía um sistema de gás inerte, este no entanto, não exigido pelas autoridades quando vistoriado em ocasiões anteriores ao evento.

Pelos motivos expostos é que julgo procedente, em parte, a representação da D. Procuradoria, responsabilizando Leviathan Shipping Co. Ltda., pelo acidente da navegação previsto na letra "a", do artigo 14, da Lei nº 2.180/54, pela sua conduta negligente condenando-a a pena de multa de R\$ 10.400,00 (dez mil e quatrocentos reais). Exculpar os demais representados. MARIA CRISTINA DE OLIVEIRA PADILHA, Juíza.