

N/M “SEAWIND”. Acidentes e fato da navegação. Água aberta, seguida de naufrágio de navio mercante estrangeiro fundeado e arrestado por decisão judicial, provocando a perda parcial do navio e poluição de pequenas proporções, sem registro de danos pessoais. Porto de Mucuripe, Fortaleza, Ceará. Corrosão na caixa de mar de boreste e nas redes que dela derivavam. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes Autos.

Consta dos Autos que no dia 28/06/2012, cerca de 23h, ocorreu água aberta seguida do naufrágio do N/M “SEAWIND”, quando fundeado no fundeadouro nº 1 do porto de Mucuripe, Fortaleza, CE, caracterizando os acidentes e fato da navegação, capitulados no art. 14, alínea “a”, e art. 15, alínea “e”, ambos da Lei nº 2.180/54. Não houve registro de danos pessoais.

A embarcação “SEAWIND” do tipo navio mercante é de propriedade e armação de *Argo Maritime LTD.*, era comandada por Nikolay Stefanov Simeonov, possui bandeira panamenha, casco de aço, 100,59 metros de comprimento, 3.219 AB e está classificada para a atividade de transporte de carga e navegação em mar aberto.

No Inquérito instaurado pela Capitania dos Portos do Ceará foram prestados seis depoimentos, elaborado o Laudo de Exame Pericial, juntada cópia do Boletim de Informações Ambientais (fls. 440 a 451) e anexados os documentos de praxe.

No Laudo de Exame Pericial Indireto, fls. 164 a 216, efetuado no dia 29/06/2012, os Peritos concluíram que a causa determinante dos acidentes e fato foi a deterioração provocada por corrosão e desgaste pelo tempo, levando a avaria nas chapas da caixa de mar de boreste (localizada aproximadamente a 14 m do espelho de popa e a 2,5 m acima da quilha) e nas redes que dela derivam para a aspiração das válvulas de interceptação das bombas de lastro, bomba de incêndio, resfriadores do motor principal, geradores de energia e ar condicionado que permitiu o ingresso descontrolado de água do mar nos espaços internos da praça de máquinas e sua disseminação pelo Navio.

Dos depoimentos colhidos, em síntese, extrai-se que Nikolay Stefanov Simeonov declarou (fls. 15 a 19) que o Navio atualmente não tem nenhuma Agência responsável, sendo anteriormente representado pela Agência *Shipping Protection Shipping Service*, a qual deixou de representá-lo desde 04/11/2012; que o Navio passou um mês sem uma agência para representá-lo; que o Navio foi representado pela Agência *Inchcape Shipping Services* de dezembro de 2011 até janeiro de 2012, porém, não sabe precisar a data exata em que a Agência deixou de representá-lo; que não estava sendo cumprido o compromisso assumido pela *Parus Shipping*

=====

Incorporation, conforme o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) nº 843/2011, firmado na Procuradoria Regional do Trabalho da 7ª Região, de manter a Tripulação de Segurança (Safety Manning) do Navio; que havia a bordo apenas um tripulante da especialidade de manutenção de máquinas; que às 19h10min do dia 27/06/2012, recebeu uma ligação telefônica do tripulante que estava a bordo, Sr. Vasil Aleksandrov Tsonev, informando-o que o Navio estava fazendo água; que o alagamento já estava cerca de 20 cm acima do estrado da praça de máquinas; que se dirigiu imediatamente para a Capitania dos Portos do Ceará para informar o fato; que recebeu nova ligação do Tripulante, sendo informado que o alagamento já havia atingido a metade do motor principal; que o Tripulante tinha conhecimento limitado acerca do arranjo da praça de máquinas; que não havia condições de interromper o fluxo de água que estava entrando no Navio; que o problema só poderia ser solucionado se houvesse condições de realizar bujonamento de fora para dentro por meio de mergulhador; que os mergulhadores só compareceram ao local no dia seguinte, por volta de 14h; que, depois que o mergulhador Washington realizou o primeiro mergulho, retornou à superfície e reportou que a água estava entrando no Navio pela caixa do mar; que, para interromper o fluxo da água, teria que ser inflado um balão no interior da referida caixa, porém, na situação em que se encontrava, não era possível realizar esse tipo de procedimento, pois existiam muitas cracas no interior do Navio que provavelmente furariam o balão; que não havia a possibilidade de o alagamento ser contido pelo Tripulante que estava a bordo, pois a pressão da água era muito forte; que haveria a possibilidade de o problema ser detectado no início se a tripulação de segurança estivesse completa, porém não acredita que a tripulação tivesse a capacidade de resolver o problema e muito menos de manter o Navio flutuando; que não foi feita nenhuma manobra de válvulas no dia, tampouco nos últimos três meses; que a última grande manutenção do Navio foi realizada em julho de 2010, quando ainda não era o Comandante; que tem certeza de que não foram feitas as manutenções dos Grupos Geradores e da Máquina do Leme devido aos problemas que apresentavam; que até então não havia sido detectado ou foi mencionado qualquer problema com a válvula da caixa do mar do Navio; que a proprietária do Navio não estava dando a devida atenção para a manutenção, deixando de mantê-la em dia; que o estado geral de conservação do Navio era ruim; que, depois de um ano parado, a situação do Navio agravou-se acentuadamente; que sabia que o Navio estava com a segurança comprometida, porém, várias vezes, após assumir o comando do Navio, relatou para a proprietária que o Navio necessitava de manutenção e de manter a bordo a tripulação de segurança; que também alertou diversas vezes à *Parus Shipping Incorporation*, credora hipotecária do Navio, depois que esta assumiu a responsabilidade pela manutenção deste, conforme Termo de Ajustamento de Conduta nº 843/2011; que avisou nas reuniões ocorridas no Ministério Público do Trabalho que a *Parus Shipping Incorporation* não estava cumprindo o TAC; que em geral os certificados estatutários mandatórios estavam fora da

validade e os que estavam na validade estavam com as inspeções anuais vencidas; que o Navio está fora de classe desde 13/10/2011; que acredita que o alagamento ocorreu em razão da avaria ocorrida na válvula principal de aspiração do mar localizada na caixa do mar da Embarcação; que a praça de máquinas foi o primeiro compartimento alagado; que a praça de máquinas era inspecionada duas vezes por dia, sendo uma de manhã, logo após ser ligada a geladeira, e outra à noite quando eram ligadas as luzes de fundeio, os holofotes localizados na altura do passadiço e a iluminação da praça de máquinas; que, por não estar a bordo no momento do fato, o Imediato solicitou ajuda na Capitania dos Portos; que, logo após, o Comandante Túlio, acompanhado de outros militares, foram para bordo; que, após a inspeção do local, verificou-se que nada poderia ser feito naquele momento para conter ou minimizar a entrada de água no Navio; que a equipe da Capitania dos Portos permaneceu a bordo monitorando a situação; que, por não serem as portas da praça de máquinas estanques por construção, não foi possível tomar nenhuma ação para evitar a propagação da inundação, já que, quando chegou a bordo acompanhado pela equipe da Capitania dos Portos, a quantidade de água embarcada era muito grande, faltando cerca de trinta centímetros para atingir o segundo piso; que a rotina de manutenção preventiva para o registro de fechamento/abertura da válvula da caixa do mar do Navio era de responsabilidade do engenheiro chefe de máquinas; que não havia sido relatado nenhum tipo de problema na válvula que apresentou avaria até este momento; que o Navio estava sem engenheiro chefe de máquinas desde 07/09/2011; que acredita que a troca do registro da caixa do mar do Navio tenha sido feita durante a docagem realizada em 2010, uma vez que é obrigatória a substituição do referido registro; que não tem certeza disso, porque não era o Comandante à época; e que não havia nenhum comando a distância para o fechamento/abertura da válvula da caixa do mar.

Vasil Aleksandrov Tsonev declarou (fls. 65 a 68) que estava sozinho a bordo quando foi constatado o alagamento; que embarcou no Navio no dia 29/10/2011, quando este já estava fundeado em Fortaleza; que a avaria ocorreu na praça de máquinas, porém não viu por onde a água estava entrando; que a altura da água na praça de máquinas era de cerca de quarenta centímetros acima do estrado inferior; que o alagamento foi detectado por volta de 19h; que, no dia do fato, nenhuma embarcação havia atracado a contrabordo ou fundeado nas proximidades do Navio; que o Comandante saiu de bordo no dia 27, por volta de 15h, para visitar o Sr. Marin, Imediato do Navio, que estava hospitalizado; que não viu ninguém ter acesso à praça de máquinas no dia do fato; que a praça de máquinas ficava completamente às escuras; que havia apenas uma lâmpada iluminando a escada de acesso; que a inspeção era realizada com a utilização de uma lanterna portátil; que havia passado a inspeção na praça de máquinas duas vezes no dia do fato; que conhecia muito pouco o arranjo da praça de máquinas do Navio; que o Comandante o acompanhava nas sondagens dos tanques de lastro, pois a incumbência de sondá-los era do marinheiro Doncho que havia se ausentado; que não sabe o paradeiro do marinheiro

Doncho; que os sensores de alagamento da praça de máquinas não estavam funcionando; que nada estava funcionando, pois, desde janeiro de 2011, o Navio estava totalmente apagado, funcionando apenas uma geladeira, a televisão e dez lâmpadas que eram alimentadas por meio de um pequeno gerador portátil que foi instalado a bordo; que não foi realizada nenhuma manobra de válvulas; que não estavam sendo realizadas as manutenções planejadas e as corretivas nos equipamentos de bordo; que o Navio apresentava bastante ferrugem tanto na parte interna como na parte externa; que o navio, como um todo, apresentava muitos pontos com corrosão, necessitando urgentemente de reparo; que, diante do alagamento, não pôde fazer nada, pois a praça de máquinas possui duas portas, porém estas não são estanques; que apenas comunicou o fato ao Comandante por telefone; e que a falta de manutenção do Navio contribuiu para o acidente.

No Relatório de IAFN, fls. 621 a 645, o Encarregado concluiu que os fatores material e operacional contribuíram para os acidentes e fato. O primeiro, porque o estado de conservação do Navio era precário em decorrência da falta de manutenção, cuja consequência, indubitavelmente, foi o desgaste seguido do enfraquecimento natural do material, o que provocou a água aberta. E o segundo, porque não estavam sendo tomados os devidos cuidados com vistas à conservação da parte estrutural do Navio, o bom funcionamento dos equipamentos e das máquinas de bordo, ou seja, não estavam sendo realizadas as manutenções e inspeções da parte externa do fundo do Navio e a vistoria dos itens relacionados a ele, conforme estabelecido na Convenção SOLAS, Parte B, Capítulo I, da Regra 10 (b).

Apontou as pessoas jurídicas *Argo Maritime Ltd. – SVC* e *Parus Shipping Incorporation* como possíveis responsáveis pelos acidentes e fato da navegação.

Notificados da conclusão do Inquérito (fl. 650), os Indiciados não apresentaram defesas prévias.

A D. Procuradoria Especial da Marinha, após análise dos Autos, ofereceu representação em face de *Argo Maritime Ltd. – SVC* e *Parus Shipping Incorporation*, ambas com fulcro no art. 14, alínea “a”, e art. 15, alínea “e”, da Lei nº 2.180/54, fundamentando às fls. 659 a 666.

As representações foram recebidas por unanimidade na Sessão Ordinária nº 6.836^a, do dia 17/09/2013.

Citadas por edital (fls. 676), as Representadas, que não apresentam antecedentes neste Tribunal, não apresentaram defesa técnica. Foram declaradas revéis (fl. 697), sendo então defendidas por I. Advogado da Defensoria Pública da União.

A defesa conjunta das Representadas (fls. 700) trouxe a tese da exculpabilidade, valendo-se da prerrogativa de efetuar a negativa geral.

Aberta a Instrução, nenhuma outra prova foi produzida.

Em Razões Finais, manifestaram-se as partes (fls. 711v e 714v).

É o Relatório.

Decide-se:

Relatados os fatos e analisadas as provas carreadas aos Autos, verifica-se que a causa determinante dos acidentes e fato da navegação foi a corrosão na caixa de mar de boreste e nas redes que dela derivavam, por falta de manutenção, conforme as conclusões dos Peritos, do Encarregado do Inquérito e da promoção da PEM.

Observa-se a seguinte sequência de acontecimentos relatada pelo Encarregado do Inquérito, em síntese: no dia 09/06/2011, a Capitania dos Portos da Bahia expediu o Passe de Saída do Navio, com destino à Marina Di Carara (fl. 557); em 29/06/2011, a Agência Marítima Beira Mar Serviços Marítimos Ltda, com sede em Salvador, solicitou à Capitania dos Portos da Bahia o desvio de rota do Navio para o porto de Fortaleza, alegando motivos comerciais (fl. 159); no dia 30/06/2011, o Navio demandou às águas sob jurisdição da Capitania dos Portos do Ceará, fundeando na área marítima contígua à Enseada do Mucuripe (fundeadoiro nº 1 do porto de Mucuripe) (fl. 160); no dia 02/07/2011, o Comandante assinou uma declaração, afirmando que o Navio estava em boas condições de navegar (fl. 524); no dia 5/07/2011, a Agência Marítima V. Castro & Ltda, que representava o Navio em Fortaleza, solicitou o despacho do Navio para Praia – Cabo Verde (fls. 478 a 480); no dia 9/07/2011, por ocasião da faina de abastecimento, três tripulantes, por iniciativa própria, desembarcaram e regressaram e a Capitania dos Portos do Ceará recebeu o Ofício nº 182/2011, do Juízo da 5ª Vara Cível de Fortaleza (fl. 130), determinando que fossem tomadas as providências para retenção do navio até deliberação ulterior; no dia 11/07/2011, o Capitão dos Portos notificou (fls. 149) o Comandante do Navio e à Agência Marítima V. Castro & Cia Ltda sobre a retenção do Navio em razão da Ação Cautelar de Arresto (Processo nº 487814-57.2011.8.06.0001/0) (fls. 130 a 147); no dia 12/07/2011, a Agência Marítima V. Castro & Cia Ltda renunciou, em caráter irrevogável, o agenciamento do Navio (fl. 549); no dia 13/07/2011, foi contatada a Shipping Protection Ship Services, com sede em São Luís, MA, que passou a representar o proprietário do Navio no Brasil; no dia 25/08/2011, a Capitania dos Portos recebe o Ofício nº 0515/2011 (fl. 150), da 10ª Vara do Trabalho de Fortaleza, comunicando a decisão da Juíza-Titular, que havia determinado à Capitania dos Portos do Ceará não permitir que o navio “SEAWIND” saísse do local onde se encontrava fundeado; no dia 29/09/2011, a Capitania recebeu o Mandado de Notificação nº 001118/2011-0010 (fls. 153), da 10ª Vara do Trabalho 7ª Região, para que fosse providenciado, de forma incontinente, o desembarque dos tripulantes do Navio “SEAWIND”; no dia 03/10/2011, em audiência na sede da Procuradoria Regional do Trabalho da 7ª Região, conforme Ata de Audiência fls. 548 a 550, ficou estabelecido que o Navio deveria ficar guarnecido por seis tripulantes, sendo dois da tripulação original e quatro aquaviários brasileiros, custeados por três

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 27.734/2013.....)

meses pela Companhia Docas do Ceará; no dia 20/10/2011, o Capitão dos Portos enviou o Ofício nº 617/CPCE-MB (fls. 526), para o Procurador-Chefe da União no Estado do Ceará, cujo apenso constava um Relatório no qual o Capitão dos Portos, no subitem 3.8, ressalta a sua preocupação com o perigo que representa o Navio para o porto de Mucuripe e suas instalações, caso viesse garrar, bem como, expõe sua preocupação com as condições operativas do Navio, em face da falta de manutenções preventivas e/ou corretivas (fls. 527 a 532); no dia 14/11/2011, a Shipping Protection Ship Services, representante do proprietário do Navio no Brasil, comunicou à Capitania que renunciava ao mandato de representação (fl. 553); no dia 21/11/2011, conforme Ata de Audiência, fls. 533 a 539, realizada na sede da Procuradoria Regional do Trabalho da 7ª Região, foi firmado o Termo de Ajustamento de Conduta nº 843/2011 (fls. 21 a 26), com a PARUS SHIPPING INCORPORATION, representada pelo Sr. Nikolay Dobrev Kolev, na qualidade de credor hipotecário e armador e proprietário provisório da Embarcação e da carga, a partir de 22/11/2011. Na ocasião, ficou estabelecido que a PARUS SHIPPING assumiria todos os gastos diários realizados pelo Navio, bem como a obrigação de contratar a tripulação de segurança, conforme previsto no Cartão de Tripulação de Segurança; no dia 21/11/2011, a Juíza da 10ª Vara do Trabalho da 7ª Região, homologou o Termo de Ajustamento de Conduta (fl. 27); no dia 21/05/2012, em audiência na sede Procuradoria Regional do Trabalho da 7ª Região, a Parus Shipping solicitou que fosse estendido o prazo até o dia 15 de junho de 2012 para cumprimento do acordo. A Capitania dos Portos e a Advocacia Geral da União recomendaram à Parus a manutenção da tripulação e das condições mínimas de segurança (fl. 537). O Procurador do Trabalho recomendou, ainda, que a Parus iniciasse, imediatamente, os procedimentos para manutenção e reparo do Navio, as certificações necessárias, com o intuito de restabelecer as condições operativas e, dessa forma, ser liberado pela Capitania dos Portos (fls. 535); no dia 27/06/2012, às 19h10min, o Comandante recebeu um telefonema do Sr. Vasil, único tripulante a bordo, informando que o Navio estava fazendo água e o alagamento já estava cerca de vinte centímetros acima do estrado da praça de máquinas; o Comandante comunicou à Capitania dos Portos que o navio “SEAWIND” estava com água aberta e que o alagamento na praça de máquinas já havia atingido a metade do motor principal; e no dia 28/06/2012, por volta das 21h, o navio começou a afundar rapidamente e todo pessoal que estava a bordo foi evacuado.

A PEM ofereceu representação em face de *Argo Maritime Ltd. – SVC* e *Parus Shipping Incorporation*, sustentando que as Representadas, ao não providenciarem os reparos necessários à Embarcação, e não proverem a tripulação com os meios suficientes a fazê-lo, deixaram de cumprir os deveres que lhe impunham suas condições, sendo negligentes em relação à manutenção do N/M “SEAWIND”, permitindo a ocorrência do embarque de água no seu interior, com o consequente naufrágio, além de colocar em grave risco a segurança da navegação.

A defesa conjunta apresenta a tese da exculpabilidade, valendo-se da prerrogativa de efetuar a negativa geral.

Não deve ser acolhida a tese da defesa, pois não há provas ou argumentos nos Autos que possam afastar a responsabilidade dos Representados.

Verifica-se que os Peritos apuraram que ocorreu a deterioração estrutural da embarcação, provocada por corrosão e desgaste pelo tempo, levando a avarias nas chapas da caixa de mar de boreste e nas redes que dela derivam para a aspiração das válvulas de interceptação das bombas de lastro, bomba de incêndio, resfriadores do motor principal, geradores de energia e ar condicionado, o que permitiu o ingresso descontrolado de água do mar nos espaços internos da praça de máquinas e sua disseminação pelo Navio.

Observe-se que o comandante da embarcação sinistrada, Nikolay Stefanov, declarou que não estava sendo cumprido o compromisso assumido pela *Parus Shipping Incorporation*, conforme o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) nº 843/2011, firmado na Procuradoria Regional do Trabalho da 7ª Região, de manter a Tripulação de Segurança (Safety Manning) do Navio; que havia a bordo apenas um tripulante da especialidade de manutenção de máquinas; que a proprietária do Navio não estava dando a devida atenção para a manutenção, deixando de mantê-la em dia; que o estado geral de conservação do Navio era ruim; que, depois de um ano parado, a situação agravou-se acentuadamente; que sabia que o Navio estava com a segurança comprometida, porém, várias vezes, após assumir o comando do Navio, relatou para a proprietária que o Navio necessitava de manutenção e de manter a bordo a tripulação de segurança; que também alertou diversas vezes à *Parus Shipping Incorporation*, credora hipotecária do Navio, depois que esta assumiu a responsabilidade pela manutenção deste; e que, por não serem as portas da praça de máquinas estanques por construção, não seria possível tomar qualquer ação para evitar a propagação da inundação.

Portanto, ficou demonstrada a negligência das pessoas jurídicas representadas em relação à manutenção do Navio que estava parado há um ano, ao deixarem de cumprir o estipulado no Termo de Ajustamento de Conduta homologado pela Exma. Sra. Juíza da 10ª Vara do Trabalho da 7ª Região (fl. 27), o que determinou a degradação do Navio a ponto de permitir o embarque descontrolado de água pela caixa de mar que apresentava corrosão, alagando os outros compartimentos e levando a Embarcação ao naufrágio, colocando em risco a segurança da navegação e as vidas e fazendas de bordo, razão pela qual devem ser responsabilizados pelos acidentes e fato da navegação.

Diante do exposto, devem ser julgados procedentes os fundamentos da representação da Douta Procuradoria, responsabilizando *Argo Maritime Ltd. – SVC*, na qualidade de proprietária e armadora do N/M “SEAWIND” e *Parus Shipping Incorporation*, na qualidade de credor hipotecário e armador e proprietário provisório do N/M “SEAWIND”, pelos acidentes

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 27.734/2013.....)
=====

e fato da navegação, capitulados no art. 14, alínea “a” e no art. 15, alínea “e”, da Lei nº 2.180/54, por suas condutas negligentes.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão dos acidentes e fato da navegação: água aberta, seguida de naufrágio do N/M “SEAWIND”, fundeado e arrestado por decisão judicial, provocando a perda parcial do navio e poluição de pequenas proporções, sem registro de danos pessoais; b) quanto à causa determinante: corrosão na caixa de mar de boreste e nas redes que dela derivavam, por falta de manutenção; c) decisão: julgar os acidentes e fato da navegação, capitulados no art. 14, alínea “a”, e no art. 15, alínea “e”, da Lei nº 2.180/54, como decorrentes de negligência das Representadas, responsabilizando *Argo Maritime Ltd. – SVC* e *Parus Shipping Incorporation*, condenando-as à pena de multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) para cada uma, com fundamento no art. 121, inciso VII e § 5º, art. 124, inciso IX e § 1º e art. 127, todos da mesma lei. Custas proporcionais na forma da lei.

Publique-se. Comunique-se. Registre-se.

Rio de Janeiro, RJ, em 07 de julho de 2016.

SERGIO BEZERRA DE MATOS
Juiz-Relator

Cumpra-se o Acórdão, após o trânsito em julgado:

Rio de Janeiro, RJ, em 7 de outubro de 2016.

MARCOS NUNES DE MIRANDA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente
PEDRO COSTA MENEZES JUNIOR
Diretor da Divisão Judiciária
AUTENTICADO DIGITALMENTE