
PROCESSO N° 6 386**ACÓRDAO**

Agua aberta e naufrágio de embarcação rebocada. Matroca e avaria das duas outras embarcações do comboio. Arribada do mesmo e posterior perda daquelas duas embarcações. Ocorrências interligadas por relação de causa e efeito, tendo como ponto de partida a má arrumação do reboque, agravada pela falta de tripulação nas embarcações rebocadas e de providências adequadas para a segurança das embarcações. Condenação da armadora e do comandante.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Sob o comando do capitão de cabotagem Roberto Fernandes Mano, o navio «AROLDO BASTOS» deixou o Porto do Rio de Janeiro, no dia doze de janeiro de 1971, com destino ao Porto de Belém e escala em Recife, levando a reboque os rebocadores «HERAID», «EDUARDO» e «FIGARO», destinados a Belém.

Segundo as declarações do comandante, navegava normalmente, quando às dez horas e vinte e cinco minutos do dia treze, notou um pronunciado adernamento para bombordo do rebocador «EDUARDO».

Tendo em vista a segurança da navegação, resolveu arribar ao porto mais próximo, a fim de abrigar os rebocadores ou encalhá-los em uma praia. Como estivesse nas proximidades de Cabo Frio, resolveu dirigir-se àquele porto e, já manobrando rumo à enseada do Forno, no Arraial do Cabo, na posição observada latitude 23° 02' 42" S e longitude 42° 00' 30" W, aconteceu o rebocador «EDUARDO» virar para bom-bordo, soçobrando e, em seguida, mergulhando pela popa. Ao afundar, partiram-se os cabos que o ligavam ao «AROLDO BASTOS» e aos outros rebocadores que vinham na sua retaguarda.

O soçobro do «EDUARDO» ocorreu rapidamente e os rebocadores «FIGARO» e «HERALD» ficaram à deriva por algum tempo, até que foram resgatados pelo comandante do «AROLDO BASTOS», que prosseguiu com a derrota, arribando à enseada do Forno, no Arraial do Cabo.

Quando ficaram à matroca, o «FIGARO» e o «HERALD», devido às ondas, chocaram-se por diversas vezes, do que resultaram avarias graves em ambas as embarcações. Os vários choques entre os dois rebocadores, terminaram por permitir a entrada de água do mar no interior dos mesmos. Com o «FIGARO» e o «HERALD» fazendo água, o «AROLDO BASTOS» chegou à enseada do Forno, em Cabo Frio, às dezoito horas do mesmo dia treze de janeiro de 1971.

Estando o «AROLDO BASTOS» fundeado, e tendo ao seu lado os rebocadores «FIGARO» e «HERALD», o comandante comunicou o naufrágio do «EDUARDO» às autoridades da Agência da C.P.P. em Cabo Frio e ficou à espera de que as mesmas fossem a bordo a fim de verificarem as condições em que estava sendo feito o reboque e, ao mesmo tempo, vistoriar os rebocadores «FIGARO» e «HERALD».

No dia seguinte, isto é, quatorze de janeiro, esteve a bordo do «AROLDO BASTOS» um Oficial da Agência da C.P.P. em Cabo Frio, o qual fez trabalhos de perícia, com uma Comissão de Vistoria, determinando ao comandante do «AROLDO BASTOS» que aguardasse instruções, pois iria entrar em contato com as autoridades do Rio de Janeiro. Disse o comandante do «AROLDO BASTOS» que, nestas condições, ficou aguardando, com os rebocadores «FIGARO» e «HERALD» amarrados ao navio. A situação do «HERALD» passou a agravar-se até que, no dia quinze de janeiro, cerca das sete horas e quarenta minutos, o dito rebocador soçobrou. O «FIGARO», que também estava em condições de flutuabilidade precária, foi levado para um local considerado seguro, junto ao cais dos petroleiros, providência esta decorrente de ordens do citado oficial, a fim de salvar a embarcação.

Aberto inquérito no Rio de Janeiro, foram ouvidos, em Cabo Frio, o comandante, o imediato e o chefe de máquinas do navio «AROLDO BASTOS», bem como o Senhor Mauro Sérgio Pereira de Brito, proprietário dos rebocadores, que se encontrava presente em Cabo Frio.

Conforme esclareceu o comandante do «AROLDO BASTOS», os rebocadores eram puxados por aquele navio, em fila indiana, estando na cabeça o rebocador «EDUARDO», seguindo-se, respectivamente o «HERALD» e o «FIGARO». O aparelho do reboque era misto, constituído de cabo de arame, manilha e amarras, em seções. As condições do tempo desde a saída do Porto do Rio de Janeiro, até o soçobro do primeiro rebocador, o «EDUARDO», eram boas. O mar era de intensidade três e o vento moderado de três a quatro.

O Senhor José Ferreira Ramos, imediato, confirmou os mesmos fatos narrados pelo comandante, sem qualquer discordância. O Senhor Hilário Barbosa Rodrigues, chefe de máquinas, declarou que, no dia treze de janeiro, encontrava-se no compartimento de máquinas quando, cerca das dez horas e vinte e cinco minutos, recebeu instruções de passadiço para entrar em contato com o comandante do navio. Logo em seguida, foi dada a ordem de máquina meia força e logo após, de vagar. Foi procurar o comandante e este lhe informou que havia perdido o rebocador «EDUARDO» e que o «HERALD» e o «FIGARO» estavam à deriva, e que, nessas condições, ia parar o navio; que tivesse bastante cuidado com as manobras de máquinas, para não haver problemas com os cabos de reboque e o hélice do navio.

Com o navio parado, o comandante tomou providências para recuperar os dois rebocadores que estavam à deriva e, em seguida, conduziu-os à enseada do Forno, no Porto de Arraial do Cabo, em Cabo Frio. Todas as ordens dadas às máquinas foram prontamente cumpridas, sem qualquer problema. Quando do afundamento do rebocador «HERALD», o chefe de máquinas tomou parte da faina, cortando o cabo que o ligava ao «AROLDO BASTOS», usando para isso um maçarico de acetileno.

Foi ouvido, também, o Senhor Mauro Sérgio Pereira de Brito, proprietário das embarcações «HERALD», «EDUARDO» e «FIGARO», o qual esclareceu como adquiriu essas embarcações — em leilão público, através do leiloeiro Affonso Nunes, no Rio de Janeiro. Despachara as embarcações com destino ao Porto de Belém, onde pretendia vendê-las. Estavam devidamente seguradas nas Companhias e valores por ele mencionados em seu depoimento. Os rebocadores passaram por reparos no Rio de Janeiro para aquela viagem, os quais foram executados pela firma DESMONTE DE NAVIOS GUANABARA LTDA., e FERCA S/A, reparos estes constantes das exigências feitas pela C.PP. por ocasião das vistorias flutuando a que foram submetidos. Foram também devidamente vistoriados em seco, pela C.PP., segundo afirmação do Senhor Mauro Sérgio Pereira de Brito.

Os três rebocadores também haviam sido vistoriados pelo INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL — Divisão Transportes e Cascos — o qual forneceu ao armador os laudos de vistorias e avaliação (cas-

cos) constantes dos autos, pelos quais se verifica que estavam em condições de serem rebocados para Belém, conclusão esta, a que também chegou a C.PP., após ter vistoriado as embarcações, conforme os laudos acima citados.

Os rebocadores «**HERALD**» e «**FIGARO**» foram convenientemente vistoriados para inquérito pela Comissão de Vistoria da Agência da C.PP., em Cabo Frio, à qual constatou as avarias descritas nos autos.

Concluiu-se, no inquérito:

1º — que, não se conseguiu apurar a causa que determinou o naufrágio do rebocador «**EDUARDO**», tudo levando a crer, face às circunstâncias que cercam esse acidente marítimo, como está claramente comprovado neste inquérito, tudo levando a supor-se tenha sido provocado pelo aluimento de algum rebite de cravação ou rompimento de alguma chapa do costado ou do fundo, ocasionando a infiltração de água do mar em seus compartimentos internos e o conseqüente alagamento, provocando o seu adernamento para BB e o naufrágio nas condições mencionadas pelo comandante;

2º — que, o peso do «**EDUARDO**» aumentado com a água que penetrou nos seus compartimentos, provocou o rompimento dos cabos que o ligavam ao «**AROLDO BASTOS**» e ao rebocador «**HERALD**», ficando à matroca o rebocador «**HERALD**» e o rebocador «**FIGARO**» que a este estava ligado;

3º — que, ao sabor das vagas estas duas embarcações que estavam ligadas entre si, chocaram-se várias vezes, o que permitiu penetração de água do mar nas mesmas, às quais deram entrada na enseada do Forno, no Arraial do Cabo, fazendo água, daí resultando as conseqüências já anteriormente descritas no presente relatório;

4º — que não há nos autos do presente inquérito, provas ou indícios de imperícia, negligência ou omissão por parte, quer do comandante, quer dos tripulantes, podendo-se atribuir o socobro das duas embarcações («**EDUARDO**» e «**HERALD**»), como um acidente ocorrido em circunstâncias de força maior, conseqüentemente, fortuito (fortuna do mar);

5º — que o rebocador «**FIGARO**», nas condições descritas na vistoria que foi feita pela Agência da C.PP., em Cabo Frio, está praticamente inutilizado, com sua casa de máquinas inundada.

Baseada no fato de que, a seu ver, tanto o navio como os rebocadores estavam em condições adequadas para operação de navegação a reboque, conforme vistorias realizadas dois dias antes do acidente, a douda Procuradoria requereu o arquivamento do processo.

Em sessão de 4-11-1971, o Tribunal indeferiu o pedido da Procuradoria e determinou que se representasse contra o comandante e a armadora do «AROLDO BASTOS», pelas seguintes razões:

- a) o navio «AROLDO BASTOS» é de pequena cabotagem, segundo a ficha de inscrição de fls. 72, e no entanto estava sendo usado na grande cabotagem;
- b) da maneira como vinha sendo efetuado o reboque era extremamente difícil interferir em qualquer dos rebocados, em qualquer circunstâncias, visto que não havia sido deixada tripulação a bordo de qualquer dos rebocados. Tal atitude contraria frontalmente aquilo que preceitua o art. 147 do R.T.M., o qual exige claramente a presença de tripulantes necessários para qualquer manobra a bordo das embarcações rebocadas. Da maneira como foi organizado o reboque o «AROLDO BASTOS» nada poderia fazer para auxiliar qualquer dos rebocados, como efetivamente aconteceu, o que caracteriza imprudência do comandante do mencionado navio;
- c) não havendo a bordo dos rebocados tripulantes e recursos necessários ficava impossível atender a Regra 5, letra «c» das Regras para Evitar Abalroamento no Mar, visto que as embarcações rebocadas não poderiam exigir as luzes ali exigidas. A ausência de luzes poderiam acarretar acidentes gravíssimos, o que caracteriza imprudência e desleixo do comandante;
- d) o afundamento do rebocador «HERALD», já no interior da enseada do Forno ocorreu de modo que muito dificilmente pode ser justificável, visto que todos a bordo do navio «AROLDO BASTOS» já estavam cientes de que as duas embarcações que restavam haviam sofrido após o rompimento do cabo de reboque; assim sendo, face a este conhecimento, nada mais lógico do que se procurar tomar todas as providências para evitar perda total. Tais providências, porém, não foram tomadas, de modo que mais uma vez fica caracterizada a incúria do comandante.» (Sic).

Foi, assim, formulada a representação contra o comandante Roberto Fernandes Mano e a Companhia de Navegação Riograndense, os quais foram citados regularmente.

Nessa altura, ingressou nos autos o Sr. Mauro Sérgio Pereira de Brito, com um pedido de assistência aos representados, alegando que à época do acidente, era credor hipotecário do navio «AROLDO BASTOS», cujo proprietário era o Sr. Eber Pereira, além de ser o proprietário das embarcações sinistradas. Ao mesmo tempo, apresentava exceção de suspeição do Exmo. Sr. Juiz-Relator Pedro Paulo Charnaux Sertã, com fundamento no art. 185, II e III do Código de Processo Civil (amigo íntimo ou inimigo capital de qualquer das partes — parti-

cularmente interessado na decisão da causa, pois, no seu entender, o processo teria sido arquivado se não tivesse havido interferência do Diretor do CEPES do IRB ou de seu próprio Presidente. (fls. 113/4).

Navegação Riograndense S/A., apresentou defesa de fls. 113, alegando que o navio «AROLDO BASTOS» não era de sua propriedade, tendo-lhe sido arrendado por seu proprietário, Sr. Eber Pereira, pelo prazo de 60 dias; embora classificado na letra «c» do art. 190 do RTM, o «AROLDO BASTOS» há muito tempo operava na grande cabotagem, por autorização das autoridades competentes; que a viagem até Belém, carregado com carga geral e levando a reboque as embarcações em questão, tinha sido autorizada pela SUNAMAN e pela C.PP. do Rio de Janeiro; que o navio e as embarcações a serem rebocadas foram, antes, devidamente vistoriadas.

A seguir, foi deferido o pedido de assistência do Sr. Mauro Sérgio Pereira de Brito; quanto à suspeição, não foi reconhecida pelo Relator, por ausência de qualquer fundamento ou prova. Desse despacho, não houve recurso.

O comandante Roberto Fernandes Mano trouxe aos autos a defesa de fls. 143 e seg., alegando, preliminarmente, não dever ser conhecida a representação, por isso que responsáveis pela embarcação seriam o proprietário e a arrendatária. De mérito, baseia-se na conclusão do inquérito, que estaria sendo contrariada pela Procuradoria; esta se baseia nos termos amplos da Lei nº 2 180/1954, sem apontar os fatos que prejudicaram ou colocaram em risco a segurança ou incolumidade das embarcações; que o art. 147 do RTM refere-se à necessidade de pessoal para qualquer manobra, mas, no caso, não havia manobra a realizar.

Conforme certidão de fls. 152, foram anexados inúmeros documentos apresentados pelo assistente dos acusados.

Foi tomado o depoimento pessoal do representado comandante Roberto Fernandes Mano, bem como o depoimento das testemunhas Capitão-de-Mar-e-Guerra Hélio da Costa Bastos e Capitão-de-Corveta José Oliva da Fonseca. A pedido do assistente do representado, foram solicitadas informações à Diretoria de Portos e Costas, cuja resposta consta à fls. 316. Novos documentos foram anexados pelo referido assistente. A seu pedido, foi ainda juntada por linha a representação anteriormente apresentada por Atlântica Cia. Nacional de Seguros e que fora indeferida, por oferecida fora de prazo. Sobre esses documentos, manifestou-se a Procuradoria à fls. 330 e seg. A seguir, o Exmo. Sr. Relator requereu a redistribuição do processo, não alegando motivo.

Redistribuído o processo ao presente Relator, foi encerrada a instrução. Em alegações finais, falaram a Procuradoria, os representados e seu assistente. Concordando com a defesa, a douta Procuradoria, referindo-se ao art. 385 do Código de Processo Penal, pediu a absolvição dos representados.

É o relatório.

Isto posto:

Embora a douta Procuradoria haja opinado pela absolvição dos representados, é de notar-se que o art. 42, do C. PP., aplicável subsidiariamente, dispõe que «o Ministério Público não poderá desistir da ação penal». Assim sendo, a representação continua de pé e deverá ser julgada, mesmo porque o pedido de absolvição representa mera repetição do pedido de arquivamento antes formulado pela Procuradoria e indeferido pelo Tribunal, que, de acordo com o previsto no art. 41 da Lei nº 2 180/1954, determinou que se formulasse a representação, decisão a que estava adstrita à Procuradoria, nos termos do art. 28 da citada lei:

«A Procuradoria compete: c) officiar nos processos promovidos... por decisão do Tribunal, acompanhando-os em todas as fases como se se tratasse de processo de sua iniciativa».

Legitimidade das partes

A defesa da armadora, através de seu assistente, e a do comandante, suscitam questões que podem ser consideradas preliminarmente, quanto à legitimidade passiva da armadora e do comandante.

Quanto à armadora, cumpre observar que o art. 10 da Lei nº 2 180/1954, letra «f», estabelece a competência do Tribunal sobre «os proprietários, armadores, locatários, ... de embarcações brasileiras e seus prepostos». Deve entender-se, naturalmente, que a lei se refere a essas pessoas em suas respectivas qualificações à época em que ocorreu o acidente ou fato de navegação. A sucessão de acidentes a que se refere o presente processo ocorrera entre 13 e 15 de janeiro de 1971. Nessa época, conforme o contrato de afretamento que consta à fls. 121 e seg. dos autos, o proprietário do navio era o Sr. Eber Pereira, que o arrendara por 60 dias, à Navegação Riograndense S/A, para que o explorasse comercialmente. Trata-se de um documento em cópia fotostática, cuja autenticidade, entretanto, não foi contestada. Assim sendo, se a representada não era a armadora proprietária, era armadora-locatária, igualmente sujeita à jurisdição deste Tribunal. A exploração comercial do navio, evidentemente, implicava em sua posse, administração e responsabilidade pela observância das normas regulamentares.

Quanto ao comandante, que efetivamente era quem estava no comando do navio, sua posição como jurisdicionado deste decorre do art. 10, letra «d», da Lei nº 2 180/1954, quando se refere ao pessoal da Marinha Mercante Brasileira.

A Suspeição do 1º Relator

O assistente dos representados não se conformou, evidentemente, com a decisão do 1º Relator deste processo, o Exmo. Sr. Juiz Pedro Paulo Charnaux Sertã, quando não reconheceu a sua suspeição e continuou dirigindo a instrução de causa. Cabe, por isso, uma consideração preliminar sobre essa matéria, embora aquele eminente Juiz tenha solicitado a redistribuição do processo. É que o processo adotado no Tribunal Marítimo, conforme se vê na Lei nº 2180/1954, não conhece as exceções processuais como tais, nem se compadecer com o processamento das mesmas na forma prevista nos códigos de processo penal ou civil, passíveis de aplicação subsidiária só quando houver compatibilidade, mas não a ponto de criar procedimentos inexistentes na processualística do Tribunal. Qualquer matéria que poderia configurar uma exceção processual só pode ser conhecida pelo Tribunal como preliminar da defesa, por ocasião do julgamento, ou através de agravo, nas hipóteses previstas no art. 111 da Lei nº 2180/1954. A imparcialidade do Juiz-Relator fica assegurada pela possibilidade de o mesmo se declarar suspeito ou impedido (art. 26 da Lei nº 2180/1954) ou, no caso disso não acontecer, pela possível utilização dos agravos para o Tribunal, cabíveis em quase todas as hipóteses em que poderia manifestar-se a parcialidade. A atividade do Juiz-Relator está, assim, sujeita a controle pelo próprio Tribunal, e, além disso, há a possibilidade de recurso ao Poder Judiciário, nos casos previstos em lei.

Assim sendo, é de lamentar que o assistente tenha orientado sua atuação no sentido de fazer valer a exceção de suspeição, sem nada trazer de proveitoso para a defesa dos assistidos. Trouxe para os autos uma série de documentos relativos à ação judicial e ao processo de liquidação do seguro, que, embora se relacionem ao caso, nada contribuíram para o desempenho da função específica deste Tribunal, quanto ao esclarecimento da matéria de fato. Levantou uma série de questões alheias ao objetivo do processo neste Tribunal.

Por outro lado, é de se salientar a liberalidade e a serenidade com que se houve o digno juiz-relator, em processo tão tumultuado, em que sua atuação se via injustamente criticada. Não indicou o excipiente nenhum fato concreto em que se baseasse a alegada suspeição, ficando no terreno das supostas amizades ou inimizades do juiz, que não conseguiu demonstrar e, se demonstradas, talvez ainda não levassem à convicção de ninguém quanto à imparcialidade do juiz. Para não deixar dúvidas a respeito, porém, o digno juiz, depois de prestar um grande serviço a este Tribunal e à causa da Justiça, levando até o fim a instrução do processo, pediu redistribuição do mesmo, submetendo-se, assim, espontaneamente, à revisão dos seus atos por outro relator e afastan-

do-se do julgamento do caso. Em vista disso, parece que nada há a dizer quanto à imparcialidade do referido juiz, a não ser para salientar o desprendimento e dedicação com que se houve nas suas funções.

Quanto ao naufrágio das embarcações rebocadas, o exame do processo leva à convicção de que incidiu em erro lógico a conclusão do inquérito ao reconhecer a existência de caso fortuito, após declarar que o naufrágio do rebocador «EDUARDO» teria sido provocado por «aluimento de algum rebite de cravação ou rompimento de alguma chapa do costado ou do fundo, ocasionando a infiltração de água do mar em seus compartimentos internos e o conseqüente alagamento, provocando seu adernamento para BB e o naufrágio nas condições mencionadas pelo comandante; «que o peso do «EDUARDO» aumentado com a água que penetrou nos seus compartimentos, provocou o rompimento dos cabos que o ligavam ao «AROLDO BASTOS» e ao rebocador «HERALD», ficando à matroca o rebocador «HERALD» e o rebocador «FIGARO», que a este estava ligado»; «que, ao sabor das vagas de alto mar, estas duas embarcações, que estavam ligadas entre si, chocaram-se várias vezes, o que permitiu penetração de água do mar nas mesmas, as quais deram entrada na Enseada do Forno, no Arraial do Cabo, fazendo água, daí resultando as conseqüências já anteriormente descritas». O erro lógico está em se atribuir a caso fortuito eventos que admitem as causas mencionadas, sem estar demonstrada a intervenção de qualquer acontecimento imprevisível ou inevitável.

Se as embarcações estavam em perfeitas condições ao se iniciar a viagem, a infiltração da água do mar no «EDUARDO» só pode dever-se a um esforço excessivo a que foi submetido posteriormente, na composição de que fazia parte. Pela ficha de fls. 60, verifica-se que o «EDUARDO» era a menor das três embarcações rebocadas, tendo 30 toneladas brutas. Entretanto, ficava entre o «AROLDO BASTOS» de 1097,667 toneladas e o «HERALD» de 80 toneladas, que por sua vez puxava o «FIGARO» de 50 toneladas, fls. 22. É óbvio que o «EDUARDO» sendo um rebocador, podia suportar o peso das embarcações a seu reboque, mas a situação é bem diferente quando ele, por sua vez, é puxado por uma embarcação maior, ficando assim entre duas forças que agem em direções opostas. Houve, portanto, um erro fundamental na organização do comboio, submetendo o «EDUARDO» a um esforço excessivo, que abalou a estrutura da embarcação e provocou a água aberta e naufrágio. Naufragando o «EDUARDO», as duas outras embarcações que vinham atrás ficaram à matroca e, não dispondo de tripulantes para qualquer providência no sentido de sua segurança, vieram afinal a perder-se igualmente, na seqüência dos fatos narrados no inquérito, entre os quais se estabeleceu uma relação de causa e efeito que tem, como ponto de partida, o reboque mal constituído. É verdade que, em depoi-

mento, à fls. o Capitão-de-Corveta José Oliva da Fonseca, que fora o encarregado do inquérito na C.P.P. afirma que o planejamento para o reboque foi feito pela Capitania, a qual teria exigido que o rebocador com casco de ferro fosse o primeiro a ser rebocado. Nota-se, porém, que os termos de vistoria para reboque não fazem referência a esta circunstância, nem foi ela assinalada no relatório do inquérito, assinado pelo próprio depoente. Consta apenas que o reboque foi feito em fila indiana.

Em vista disso, forçoso é concluir que a responsabilidade cabe à armadora, que organizou a viagem, e ao comandante, que com ela colaborou, além de não ter tomado providências adequadas para evitar o agravamento das consequências, inclusive a perda do «HERALD» e do «FIGARO», já dentro da Enseada do Forno.

Não serve de excusa aos representados o fato de a viagem estar devidamente autorizada pelos órgãos competentes, pois tal autorização não os exime de seus deveres e obrigações, que passam a exigir observância mais rigorosa quando se trata de embarcação de pequena cabotagem (o «AROLDO BASTOS») utilizada, excepcionalmente, na grande cabotagem. Esta autorização só pode ter sido dada no pressuposto de que os responsáveis agiriam com o máximo de cautela.

Também não lhes serve de excusa a ocorrência de mau tempo, a que se faz menção à fls. 154/154v., pois que tanto os navios como os comboios devem estar preparados para essas emergências, que só podem ter efeito justificativo quando se revistam de absoluta excepcionalidade. À fls. 22, entretanto, o comandante declarou que as condições de tempo, desde a saída do Porto do Rio de Janeiro, até o soçobro do primeiro rebocador, eram boas; que o mar era de intensidade 3 e o vento moderado de 3 a 4.

Em face das conclusões acima, tornam-se desnecessárias outras perquirições, tais como às referentes a existência de luzes nas embarcações sinistradas, tendo-se em vista a evidente falta de conexão causal dessa circunstância com as ocorrências em questão, a carência de provas suficientes em decorrência da perda das embarcações e a discutida aplicabilidade, ao caso, de regra 5, letra «c» das Regras para Evitar Abalroamentos no Mar.

Não cabe a este Tribunal, outrossim, pronunciar-se sobre a situação jurídica existente entre os participantes do caso, matéria que foge à sua competência específica.

Assim sendo, e considerando tudo mais que consta dos autos,

ACORDAM os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: água aberta e naufrágio de embarcação rebocada. Matroca e avaria das duas outras embarcações do comboio, arribada do mesmo e posterior perda daquelas duas embar-

cações; b) quanto à causa determinante: má organização do reboque. Falta de tripulação nas embarcações rebocadas. Choque entre as que ficaram à deriva e falta de providências para sua segurança; c) julgar culpados a Armadora Navegação Riograndense S/A, e o comandante Roberto Fernandes Mano, aplicando-lhes as penas de multa de 50 (cinquenta) e 5 (cinco) salários-mínimos respectivamente e custas proporcionais, como incursos no art. 14, letras «a» e «b», art. 15, letras «a» e «c» da Lei nº 2180/1954. O Exmo. Juiz-Relator aplicava ao comandante a multa de 10 (dez) salários-mínimos. Não tomou parte na votação o Exmo. Juiz Charnaux Sertã. P.C.R. Rio de Janeiro, em 4 de dezembro de 1973. (a) Elmar de Mattos Dias, Vice-Almirante (RRm), Juiz-Presidente — Agostinho Fernandes Dias da Silva, Relator — Gerson Rocha da Cruz — Antonio Mendes Braz da Silva — Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello — Raymundo Lannes Bernardes — Procurador: José Maria Coutinho Nevares, 2º Procurador.
