
PROCESSO Nº 6 306**ACÓRDÃO**

Naufrágio do N/T «GRAVATAÍ» ao Sul de Santa Marta. Os comandantes nem sempre são zelosos na condução de seus navios. Negligência. Condenação.

Vistos, examinados e relatados os presentes autos.

Trata-se do acidente de navegação, ocorrido em 28 de setembro de 1970 a bordo do navio nacional «GRAVATAÍ» de propriedade de Brasilmar Meridional de Navegação Ltda., sob o comando do 1º piloto Júlio Rossi de Medeiros, no curso de sua viagem nº 37/70, saído do Porto de Porto Alegre transportando cerca de 1 800 toneladas de gasolina tipo A, destinada ao Porto de Itajaí.

Desde o farol da barra do Rio Grande, navegaram sob mau tempo, com vento fresco do quadrante de nordeste e mar de vagas do mesmo quadrante, névoa tênua reduzindo consideravelmente a visibilidade.

Segundo depoimento do comandante o último ponto observado (fls. 11) foi o farol de Mostarda e que todas as suas mudanças de rumos posteriores foram pontos estimados. O único equipamento de navegação que o navio dispunha eram duas agulhas magnéticas colocadas a bordo antes da saída de Porto Alegre e, compensadas pelo fornecedor, compensador autorizado e que não recebera nenhum certificado de compensação nem curvas de desvios. Declara ainda o comandante que no dia 28 encontrava-se no passadiço fazendo seu quarto (18:00 x 24:00), quando cerca das 20.50 horas sentiu uma batida e o encalhe, tendo ainda o navio andado alguns minutos.

Pela estimativa de sua navegação julgava estar o navio encalhado e batendo no parcel de Tacami e por conseguinte em pedras, assim determinou a parada da máquina, abandonando qualquer tentativa de desencalhe pelos próprios meios receando pela estrutura da embarcação. Após desistir de desencalhar o navio, determinou ao telegrafista que solicitasse auxílio e que se realizasse prumadas em torno do navio. Ao amanhecer o dia, mandou o imediato e quatro tripulantes a terra usando uma das baleeiras, que ao voltar de terra o imediato não conseguiu subir a bordo devido as ondas estarem fortes. Porém transmitiu-lhe a verdadeira posição, ou seja, o navio encontrava-se encalhado nas proximidades da praia de Campo Bom a 20 milhas ao Sul do Cabo de Santa Marta. As 17.10 devido a pouca segurança em que se encontrava o navio, em virtude do vento e mar terem aumentado de intensidade, abandonaram-no.

O imediato em seu depoimento disse que quando recebeu o quarto do comandante avistando o farol de Mostarda no dia 27, achou que o navio estava aproximando de terra, chamou o comandante e ambos fizeram marcações sucessivas, tendo sido confirmado sua suposição. Nesta ocasião o comandante determinou alteração no rumo de forma a compensar o caimento. No último quarto antes do acidente o imediato declarou que avistou um contorno que através do nevoeiro lhe pareceu contorno de montanhas.

Instaurado inquérito na Capitania dos Portos de Santa Catarina, em Laguna, o encarregado do inquérito chegou a conclusão que o acidente foi devido às más condições do tempo, agravado pela deficiência de equipamentos de navegação, portanto força maior.

A douta Procuradoria baseando-se nos autos representou contra o comandante Júlio Rossi de Medeiros e a Armadora Brasilmar Meridional Ltda.

Citados os representados, a Armadora Brasilmar Meridional de Navegação Ltda., fez-se defender por seu advogado Edgard Montaury Pi-

menta e o comandante Júlio Rossi ficou revel sendo-lhe nomeado advogado de ofício.

A defesa da armadora, contesta a representação alegando:

- 1º) que o acidente foi devido às más condições do tempo;
- 2º) que o fato se deu por motivo de força maior;
- 3º) a frase «deficiência de equipamento de navegação provém da resposta negativa do comandante (fls. 11) em relação à pergunta se o navio possuía radiogoniômetro, odômetro, radar e ecobarímetro. A Vistoria Flutuando realizada em 7-1-1970, bem como a Inspeção do American Bureau of Shipping, atesta as boas condições do «GRAVATAI», nada sendo exigido que envolvesse instalações de equipamentos auxiliares de navegação.

O comandante apresenta sua defesa nos seguintes termos:

- 1) que o acidente foi devido às más condições do tempo, ocorrido durante toda a navegação, tendo o relatório do Oficial Encarregado do inquérito concluído que o fato se deu por motivo de força maior;
- 2) que o navio não dispunha de nenhum instrumento auxiliar de navegação. Tendo apenas as agulhas magnéticas para orientar sua navegação.

Considerando que:

- a) o N/T «GRAVATAI» zarpou do Rio Grande com agulhas magnéticas novas e compensadas, porém sem as respectivas curvas de desvios;
- b) às fls. 27 na cópia do diário de navegação no quarto das 18:00 x 24:00 do dia 26, o imediato diz que «por deliberação do senhor comandante foi efetuada uma troca das agulhas padrão e governo»;
- c) realmente, o último ponto estimado foi no dia 27, às 02.45 horas, quando marcaram o farol de Mostarda, tendo inclusive sido constatado que o navio estava com caimento para terra;
- d) o rumo paralelo a costa de Mostarda à Santa Marta é 035º;
- e) entretanto no dia 27 às 18.00 horas numa posição desconhecida passaram a navegar aos 032º;
- f) no dia 28 às 12.00 horas passaram a navegar aos Rv 017º, às 16.10 horas aos Rv 003º, às 19.30 horas voltaram aos Rv 032º, sendo todas essas mudanças de rumo efetuadas sem uma posição estimada registrada no diário de navegação, culminaram com o encalhe às 20.50 horas.

Podemos então concluir que o comandante Júlio Rossi de Medeiros foi dissidioso e de comportamento reprovável. A armadora em nada contribuiu para o acidente, os aparelhos auxiliares de navegação citados no inquérito não faziam parte do navio, nem nunca foram feitas exigências para suas instalações, portanto nada tem a armadora com o evento. Talvez se a armadora fosse mais zelosa de seu patrimônio, instalando os instrumentos acima mencionados, mesmo sem a exigência das autoridades competentes, provavelmente o N/T «GRAVATA1» ainda hoje estivesse navegando por nossas águas territoriais.

ACORDAM os Juizes do Tribunal Marítimo, por maioria: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe, naufrágio e perda total; b) quanto à causa determinante: navegação negligente, pela omissão das medidas aconselhadas na espécie; c) julgar responsável o representado 1º piloto Júlio Rossi de Medeiros, capitão do navio, por incurso na letra «i», do art. 124 da Lei nº 2 180/1954, aplicando-lhe um ano de interdição para exercer a função de comando e multa de 5 salários-mínimos, isentando o representado Brasilmar Meridional de Navegação. Custas na forma da Lei. Votaram contra a interdição os Exmos. Juizes Agostinho Fernandes e Celso Mello. Condenavam a armadora os Exmos. Juizes Charnaux Sertã e Agostinho Fernandes. P.C.R. Rio de Janeiro, em 12 de junho de 1973. (a) Elmar de Mattos Dias, Vice-Almirante (RRm), Juiz-Presidente — Raymundo Lannes Bernardes, Relator — Agostinho Fernandes Dias da Silva — Gerson Rocha da Cruz — Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello — Pedro Paulo Charnaux Sertã — Procurador: José Maria Coutinho Nevares, 1º Adjunto de Procurador.