

TRIBUNAL MARÍTIMO  
PROCESSO Nº 20.999/04  
ACÓRDÃO

N/M “SÃO LUIZ”. Colisão com estrutura do cais, em processo de instalação, em porto Trombetas, da Mineração Rio do Norte, com danos materiais, sem vítima e sem registro de poluição ao meio ambiente. Imprudência dos representados. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Trata-se de analisar o acidente da navegação envolvendo o N/M “SÃO LUIZ”, graneleiro, de 25.039 TAB, de 200 m de comprimento e 30 m de boca, nº de inscrição 381-0474525, de armação de “NAVEGAÇÃO MANSUR S.A.”, com Certificado de Registro Especial Brasileiro (REB) nº 00365, em operação na cabotagem, sob o comando do Capitão-de-Longo-Curso Edílson de Oliveira Fernandes, estando em manobras de desatracação do terminal de carregamento da Mineração Rio do Norte, em porto de Trombetas, região Norte, município de Oriximiná, estado do Pará, sob a orientação do prático Ademir da Silva Lopes, com 74 anos de idade a época do acidente, e auxiliado pelos rebocadores ““EDGAR”” e “VITÓRIA”, quando cerca de 5h50min. do dia 2 de abril de 2004, colidiu com a estaca metálica em processo de construção do dolfin A1, com seu costado, por bombordo, resultando de danos materiais, sem vítima e sem registro de poluição ao meio ambiente.

No Inquérito realizado pela Delegacia Fluvial de Santarém foram ouvidas treze testemunhas e anexado aos autos os documentos de praxe.

Foi apurado que o céu estava encoberto, com chuva, vento de fraco a moderado, visibilidade boa e correnteza fraca.

No Laudo de Exame Pericial, fls. 12 a 18, acompanhado de planta de “Obras de Recuperação e Reabilitação das Instalações de Acostagem do porto de Trombetas

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

Arranjo Geral”, fl. 19, croqui do acidente, fl. 20, fotografias das avarias no terminal, fls. 21 a 24 e 27 a 31, e do costado do navio, fls. 25 e 26, constatou que a embarcação encontrava-se em bom estado de conservação, embora com arranhões no costado por bombordo, nas proximidades da proa. Que, devido à ação do rebocador empurrando a popa, com o ferro de boreste arriado, a proa do navio guinou em direção ao píer e colidiu com a estaca metálica em processo de construção do dolfin A1, por volta das 5 h e 50 min., resultando de danos materiais, arranhões no costado de bombordo do navio, empeno da estaca metálica, avaria no gabarito da estaca, suporte da estaca danificado e armação danificada do suporte da estaca, do dolfin A1, sem poluição e sem acidentes pessoais.

Considerou que os fatores, humano e material, não contribuíram, que o fator operacional contribuiu, por não terem sido utilizados os rebocadores com os cabos de reboque passados para o navio, para dar maior segurança na manobra de desatracação, e por não recolher a amarra do ferro de boreste, quando o navio havia se afastado do píer.

Concluiu que as causas determinantes do acidente foram às falhas de procedimentos na manobra de desatracação.

Na Ficha de Registro de Colisão, fls. 49 a 54, preenchida pelo comandante do navio, no item 10, causa provável do acidente, consta: “falha do práctico na manobra, não usando adequadamente os meios disponíveis. Idade avançada, comprometendo a sensibilidade e o reflexo para a manobra. Dificuldade na dicção, ao transmitir as ordens, e no uso do VHF, em contato com os rebocadores. Não ter virado o ferro (colhido a amarra no momento em que o rebocador Vitória empurrava a popa para fora do cais”; no item 11 – descrição sumária do acidente, ilustrado com croqui, consta: “Após largar todos os cabos, o navio começou a abrir a proa. Para não encostar no dolfin de ré, o práctico pediu ao rebocador Vitória que empurrasse a popa para fora. A proa começou a voltar para cima do cais. O práctico pediu ao rebocador “EDGAR”, que encontrava-se

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

posicionado na proa (por BE) para que ele fosse para BB e segurasse a proa a fim de evitar encostar no píer. Quando o rebocador “EDGAR” dirigiu-se para o bordo de BB verificou que tinha uma balsa ao lado do dolfim o que o impedia de atender a solicitação do práctico. Logo em seguida, a proa encostou no andaime construído no dolfim e foi pressionando com o peso do navio carregado. O práctico solicitou máquina atrás meia força, mas já havia acontecido a avaria. O navio foi afastando-se do dolfim; parou-se a máquina e demos seqüência à manobra, suspendendo o ferro”; e no item 28 – situação do ferro: “3.<sup>a</sup> manilha do ferro de BE encontrava-se mergulhada”.

Na fl. 60, consta da carta, da Mineração Rio do Norte S.A., à UNIPILOT, datada de 29 de agosto de 2003, cerca de sete meses antes do incidente em pauta, informando que estavam iniciando a construção de um reforço no píer de carregamento de minérios, consistindo na implantação de dois dolfins de atracação, por fora dos atuais dolfins externos, que servirão para dar maior sustentação e segurança nas atracações e que, com o início destas, as estacas ficarão praticamente na linha de atracação do píer, pelo que solicitava a esta diretoria, no sentido de alertar os prácticos dessa Associação, para redobrem as precauções nas atracações, especialmente noturnas, de modo a evitar danos nas estruturas que estarão sendo implantadas e que a obra já tinha sido vistoriada e autorizada preliminarmente pela Marinha.

Na fl. 59, consta da carta da Mineração Rio do Norte S.A., à UNIPILOT, datada de 19 de janeiro de 2004, cerca de dois meses e meio antes do incidente em pauta, alertando que ocorreu um acidente na atracação do N/M CASTILLO DE SOTOMAIOR, tendo a proa do navio atingindo o dolfim, ora em construção, causando a quebra de vigas estruturais e que o fato não foi levado à Capitania dos Portos, por decisão do diretor Presidente, Julio César Sanna, visto que os danos não foram considerados de monta e, principalmente, para não atrasar o navio no caso de abertura de inquérito. Fazendo menção à carta anterior, finalizaram solicitando, novamente, para

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

que esta diretoria (UNIPILLOT) orientasse seus associados para redobram as precauções nas manobras de atracação em Porto Trombetas, especialmente na aproximação, colocando o navio em paralelo.

Na fl. 58, consta de carta da Mineração Rio do Norte, datada de 30 de março de 2004, três dias antes do acidente em pauta, desta vez para o comandante do navio “SÃO LUIZ”, repetindo os termos das cartas encaminhadas à UNIPILLOT, solicitando especial atenção durante as manobras de atracação e desatracação.

Nas fls. 61 e 62, consta a “Avaliação dos Danos decorrentes da Colisão contra o dolfin, ocorrida em 02 de abril de 2004”, pela MRN – Mineração Rio do Norte.

Alberto Ferreira dos Santos, 1ON, imediato, fls. 72 a 74, declarou que estava no passadiço, na manobra; que o acidente ocorreu porque não foi colhido o ferro de boreste, por não ter sido solecado o través de proa e por não ter sido feito uso do cabo do navio para o rebocador de proa e que, possivelmente, o responsável pelo acidente seria o práctico.

Edilson de Oliveira Fernandes, C.L.C., comandante do navio, fls. 76 a 78, declarou que estava no passadiço, que não viu o acidente, mas percebeu que o navio havia encostado no píer, e que foi informado pelo Oficial que guarnece a proa, através de VHF.

Declarou, também, que perguntou ao práctico se poderia começar a virar o ferro de BE, para evitar que a proa do navio fechasse sobre o píer, tendo como resposta para não colher a amarra; que deveria ter começado a colher a amarra do ferro no momento em que o rebocador Vitória estava empurrando a popa e ter utilizado os rebocadores com o cabo passado, para maior segurança da manobra.

Declarou, ainda, que acredita que o práctico é o responsável pelo acidente, pela sua idade avançada e por não ter se utilizado dos recursos disponíveis; que o práctico não se locomovia pelas asas do passadiço, durante a manobra, pois estava chovendo muito;

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

que o estado do práctico era normal, sem sinais de fadiga, estado emocional ou embriagues; que as ordens do pratico não eram claras, pois o mesmo tinha dificuldade de se expressar, possuindo dicção de difícil compreensão.

Declarou, finalmente, que recomendava a obrigatoriedade do uso do ferro de boreste e cabos passados para os rebocadores, para segurança da manobra, pois são navios de grande porte.

Edson Regis de Oliveira, C.L.C., fls. 80 e 81, declarou que exercia a função de 1.º ON, guarnecendo a proa do navio; que estava na proa colhendo a última espia e ouviu o barulho do choque do navio com o píer; que só recebeu ordem para recolher o ferro de boreste após o acidente.

César Perdigão Teixeira, O.S.M., Chefe-de-máquinas, fls. 84 e 85, declarou que estava na praça de máquinas e que todos os equipamentos funcionavam satisfatoriamente.

Pedro Rodrigues de Queiroz, MNC, fls. 94 e 94, declarou que guarnecia o timão, no passadiço e que não sabe informar a causa do acidente.

José Américo de Azevedo Pinto, operador de equipamentos industriais, nível 3, funcionário da Mineração Rio do Norte, fls. 106 e 107, declarou que estava no cais, próximo ao local da atracação; descreveu a manobra do navio da seguinte forma: “as 5h30min iniciou a manobra de desatracação do navio São Luiz, foi solicitado pelo práctico através do VHF, canal 12, que as lanchas de apoio (Docenave II e III) soltassem as espias de través, em seguida solicitou aos operadores do terminal que soltassem os springs de proa e popa, logo após soltassem os lançantes de popa, mantendo apenas um lançante para controlar a abertura da proa, quando o navio afastou a proa o práctico determinou que largasse o lançante de proa e solicitou ao rebocador Vitória que empurrasse a popa por bombordo para afastar o navio do píer, ao afastar a popa, a proa fechou em direção ao dolfin em construção, sendo determinado ao rebocador “EDGAR”

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

que empurrasse a proa por bombordo, não sendo possível, devido a existência de uma balsa de apoio às obras, atracada na parte externa do dolfim (A1), as 5h50min o navio encostou no gabarito de sustentação da estaca metálica da estrutura do dolfim (A1)”.

Declarou, também, que trabalhava há três anos na Mineração e que há oito meses auxiliava nas manobras de atracação e desatracação dos navios; que do seu ponto de vista a correnteza do rio mais forte nesta época do ano pode ter colaborado com o acidente; e que se o rebocador ““EDGAR”” pudesse ter dado o apoio solicitado pelo práctico, talvez não houvesse o acidente.

Silo de Souza Pantoja Filho, operador de equipamento industrial nível 1, funcionário da Mineração Rio do Norte, fls. 111 e 112, declarou que estava na lancha, próximo à bóia de amarração dos lançantes de proa; descreveu o acidente da seguinte forma: “após ter soltado o lançante de proa, cumprindo determinação do práctico, foi observado que a proa afastava-se do píer e vi o rebocador Vitória empurrar a popa por bombordo, após ter ouvido o barulho, observou que a proa do navio encostou-se à estrutura metálica do dolfim (A1)”.

Declarou, também, que não sabe informar a causa do acidente, nem o que poderia ter sido feito para evita-lo.

Ênio Mendes Pinto, operador de equipamento industrial, nível 1, funcionário da Mineração Rio do Norte, fls. 116 e 117, declarou que estava no cais auxiliando na desatracação do navio e descreveu o acidente da seguinte forma: “após largar os cabos do navio dirigia-se para a torre de amostragem quando ouviu um barulho e parou para ver o que acontecia, observou que a proa do navio estava encostada e amassava a estrutura metálica do dolfim (A1)”.

Declarou, também, que não sabe informar a causa do acidente, nem o que poderia ter sido feito para evita-lo.

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

Raimundo Dias Batista, operador de equipamento industrial, nível 1, funcionário da Mineração Rio do Norte, fls. 121 e 122, declarou que estava no cais auxiliando na desatracação do navio; descreveu o acidente da seguinte forma: “após largar o spring (último cabo) do navio dirigia-se para a torre de amostragem, quando ouviu um barulho e parou para ver o que acontecia, observou que a proa do navio estava encostada no píer”.

Declarou, também, que não sabe informar a causa do acidente; que se os rebocadores estivessem posicionados por bombordo para empurrar o navio, não teria acontecido o acidente; que o rebocador da proa não empurrou porque existia uma balsa atracada no dolfin para auxílio das obras.

Luiz Marques de Souza, comandante do rebocador “VITÓRIA”, fls. 134 e 135, declarou que após determinação do práctico para que o rebocador Vitória empurrasse a popa por bombordo, após a ação deste rebocador, a proa do navio voltou em direção ao píer, encostando na estrutura metálica do dolfin (A1).

Declarou, também, que ao observar que a proa do navio estava voltando, o práctico pediu ao rebocador Vitória para que parasse de empurrar a popa por bombordo e ouviu pelo VHF o práctico solicitar ao rebocador ““EDGAR”” para se posicionar na proa por bombordo com a finalidade de segurar a proa do navio, ouvindo do comandante do rebocador “EDGAR” que não seria possível, devido não ter espaço suficiente para o posicionamento do rebocador, porque existia uma balsa atracada na lateral do dolfin (A1).

Declarou, ainda, que a balsa já estava atracada no dolfin (A1) quando o navio atracou.

Antonio Repolho Silva, comandante do rebocador “EDGAR”, fls. 138 e 139, declarou que o práctico determinou que o rebocador “EDGAR” empurrasse a proa por bombordo, logo após ter largado todos os cabos do navio, com a finalidade de afastar a

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

proa do navio do píer; após o navio ter afastado a sua proa, recebeu nova ordem: “parar de empurrar”, devido a distância do cais estar satisfatória e a existência de uma balsa atracada no dolfim bem próxima do rebocador; que parou de empurrar e afastou-se do costado do navio para evitar que a correnteza jogasse o rebocador na direção da balsa; que o práctico pediu para o rebocador “EDGAR” empurrar a proa por bombordo novamente, devido a proa do navio estar voltando na direção do píer, e o depoente respondeu, pelo VHF, que não havia espaço suficiente para o rebocador posiciona-se entre a balsa e o navio, vindo este a encostar nas estruturas metálicas do dolfim.

Declarou, também, que não sabe informar quem seria o responsável pelo acidente; que no seu ponto de vista a amarra do ferro deveria ter sido recolhida no momento em que largou o último cabo do píer, para evitar que o navio retornasse para o píer, e ter passado os cabos para os rebocadores, para maior segurança na manobra.

Carlos Roberto dos Anjos Azevedo, MFC, auxiliar do comandante do rebocador “EDGAR”, fls. 142 e 143, confirmou as declarações do mestre deste rebocador.

Ademir da Silva Lopes, práctico, nascido em 21/10/1929, com 74 anos de idade a época do acidente, fls. 154 a 157, declarou que se encontrava na asa de bombordo do passadiço do N/M “SÃO LUIZ”, em manobras de desatracação; que embarcou no navio às 0h e a manobra somente se iniciou às 5h38min, ocasião em que foram largados os espringues, traveses e lançantes, que o depoente solicitou aos rebocadores “EDGAR” e “VITÓRIA” para empurrarem por bombordo, respectivamente na proa e na popa, a fim de abrir o navio, sendo informado pelo rebocador “EDGAR” que não poderia auxilia-lo na manobra de desatracação em virtude de a balsa de apoio aos serviços da construção dos dolfins estar impedindo a sua manobra, quando, então, solicitou para que fosse colhido o ferro de boreste, largado na manobra de atracação, a fim de que o navio não encostasse no píer, eis que surgiu uma chuva e vento forte

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

fazendo com que o navio encostasse nos tubulões que serviam de base para o piso dos dolphins em construção e sem qualquer proteção, porém não comprometendo a desatracação.

Declarou, também, que o acidente só aconteceu devido a forte chuva e também os fortes ventos que se abateram repentinamente no local e, também, pelo fato do R/M “EDGAR” ter ficado impossibilitado de abrir a proa do navio.

Atribuiu o acidente ao fato do rebocador “EDGAR” ter ficado impedido de atuar na proa devido o mau posicionamento da balsa que dá apoio nos serviços da construção dos dolphins, a falta de sinalização e de defensas nos dolphins em construção.

Declarou, também, que na ocasião “chovia forte, com vento em torno de 4 a 5 nós, as águas do rio estavam bastante agitadas e a visibilidade prejudicada pelo fato de não haver sinalização adequada nas construções dos dolphins”.

Declarou, ainda, que acredita que a maior responsável pelo acidente é a Mineração Rio do Norte; que se o R/M “EDGAR” tivesse condições de manobrar na proa do navio, certamente o acidente não aconteceria; que houve apenas o auxílio do rebocador “VITÓRIA” na manobra, uma vez que o rebocador “EDGAR” ficou impossibilitado; que não passou cabos para os rebocadores porque a manobra de desatracação é feita no sentido dos rebocadores empurrarem proa e popa para que o mesmo possa abrir e automaticamente a amarra ser colhida; que ordenou que fosse colhido o ferro de boreste, porém, devido haver bastante catenária, a forte chuva e também o vento, não pôde evitar que o acidente acontecesse; que tomou conhecimento do acidente após a desatracação, quando o navio se achava a mais ou menos 50 metros distante do píer, por meio do comandante que tinha recebido uma comunicação pelo VHF, feita por um funcionário da Mineração Rio do Norte, inclusive de que o pilar havia sido concretado no dia anterior e que o mesmo poderia ter sido diluído e, quanto ao navio, não sofreu qualquer tipo de avaria.

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

Declarou, finalmente, que no dia do acidente os pilares não possuíam qualquer tipo de sinalização e proteção, juntando foto em 5 de maio de 2004, e que os mesmos continuavam sem iluminação regulamentar e sem as devidas defensas de proteção.

Foi anexado um croquis, fl. 163, além de uma declaração complementar, fl. 160 a 162, e fotografia do dolfin, fl. 164.

Na fl. 167 consta de parecer do Centro de Hidrografia da Marinha, datado de 8 de outubro de 2003, que no seu item 2, letra b), consta: “que durante a construção dos dolfins, os mesmos sejam iluminados por luzes brancas não ofuscantes, delimitando sua atual extensão”.

No Relatório, fls. 176 a 184, o encarregado do Inquérito, após resumir os depoimentos prestados, concluiu que as causas determinantes do acidente da navegação foram a não utilização dos rebocadores com os cabos passados para o navio e o não recolhimento da amarra do ferro de boreste, quando os rebocadores atuavam por bombordo, para controlar o posicionamento do navio paralelo ao terminal de carregamento, indicando como possíveis responsáveis pelo acidente da navegação, o comandante do navio, Edilson de Oliveira Fernandes, por negligência, e o prático em exercício, Ademir da Silva Lopes, por imprudência.

Apontou o fator operacional como contribuinte, por erro de manobra do prático sem a devida intervenção do comandante. Que o prático deixou de comunicar ao comandante do navio e à Delegacia Fluvial de Santarém que, em sua avaliação, as condições de segurança para a manobra não eram satisfatórias, bem como deixou de sugerir procedimentos que poderiam ter evitado o acidente, tais como o içamento do ferro de boreste e a passagem de cabos para os rebocadores. O comandante, por sua vez, deixou de cumprir com a sua obrigação, como responsável pela operação e manutenção da embarcação, em condições de segurança, ao não retirar do prático a direção da

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

manobra quando convencido de que ela estava sendo executada de forma errada ou perigosa, conforme preconiza os artigos 0313 e 0320 das Normas de Procedimentos da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – 2003.

Ademir da Silva Lopes, prático, apresentou Defesa Prévia, fls. 199 a 252, questionando a isenção e honestidade do encarregado do inquérito, pois, em um intervalo de apenas 35 dias, ocorreram dois acidentes semelhantes, o primeiro com o N/M “CASTILLO DE SOUTOMAIOR”, com o prático Raimundo Evaristo Araújo de Carvalho, apontado juntamente com o comandante como possível responsável pelo acidente, por não ter sido responsabilizado a Mineração Rio do Norte pelo descumprimento das recomendações do Centro de Hidrografia da Marinha, entretanto, até aquela data, os dolphins em construção continuavam sem sinalização náutica, portanto, por não ter cumprido as normas de segurança a MRN não poderia pleitear indenização posterior e se a Delegacia de Santarém recebeu ordens expressas para efetuar vistorias rotineiras durante e após a realização da obra, esta haveria de ter sido interditada por descumprimento do item “B” e, após a sua conclusão, por descumprimento do item “C”.

Diante do exposto considerou que deveria ter sido apontado a culpa concorrente da MRN ou o arquivamento sumário do inquérito, considerando que houve omissão do encarregado do inquérito e do delegado.

Alegou que a MRN faltou com a verdade, quando em 29 de agosto de 2003 declarou que tinha a aprovação, pois esta só foi emitida posteriormente, pois o Superintendente de Segurança da Navegação do CHM emitiu o parecer em 8 de outubro de 2003 e ainda o condicionou ao cumprimento do item 2, principalmente o B e C, referentes a iluminação dos dolphins.

Alegou ainda a conduta omissiva da MRN e o nexos de causalidade por ter sido deixado uma balsa atracada ao dolphin A1, no escuro, em posição de risco, tendo

(Continuação do acórdão referente ao processo n.º 20.999/04.....).

---

meios para afasta-la da posição em que se encontrava, comprometendo o espaço para a atuação do rebocador da proa.

A Doutra Procuradoria, fls. 257 a 260, representou em face de Ademir da Silva Lopes, Prático, e Edílson de Oliveira Fernandes, Comandante do N/M “SÃO LUIZ”, com fulcro no art. 14, letra “a” (colisão), da lei n.º 2.180/54, fundamentando.

Quanto ao prático por não ter se utilizado dos rebocadores com cabos passados para o navio, por não recolher a amarra do ferro de boreste para controlar o posicionamento paralelo do navio em relação ao terminal, caracterizando um erro de manobra e, quanto ao comandante, por não interferido na manobra do prático quando verificou que a manobra estava sendo executada de forma inadequada e perigosa.

Na seção ordinária n.º 6.111, de 5 de abril de 2005, este Tribunal, por unanimidade, mandou retornar os autos à PEM acolhendo o voto deste Juiz-relator, nos seguintes termos: “Retornar os autos à Doutra Procuradoria para que inclua no pólo passivo de sua representação a Mineração Rio do Norte, proprietária do terminal de carregamento no porto de Trombetas, por haver nos autos fortes indícios de sua culpa concorrente, por descumprimento de recomendações do parecer do Centro de Hidrografia da Marinha, fls. 167 e 168, com relação a iluminação e sinalização dos dolphins em construção, além do posicionamento inadequado da balsa de apoio, por fora, na lateral do dolphin A1, resultando em risco adicional para a manobra e, principalmente, por estar previsto pela própria Mineração Rio do Norte, conforme cartas às fls. 58 a 60, o aumento do risco para as manobras dos navios, adicionalmente à noite, em virtude destes dois novos dolphins em construção estarem nos extremos, por fora dos existentes à época, sem defensas e no alinhamento dos demais”.

Cumprida a decisão do Tribunal Marítimo, fls. 267 a 271, os representados foram regularmente citados.

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

O patrono do primeiro representado, Ademir da Silva Lopes, prático, fls. 285 a 297, em sua peça de defesa, teceu comentários a respeito da Douta Procuradoria, pelo que chamou de “avanço considerável” e agradecendo seu posicionamento por recomendação já feita em prol da segurança da navegação na região; de enaltecer o Tribunal Marítimo, ao longo de seus 71 anos de existência (a época), que considerou necessário e útil ao Brasil, e de criticar a Mineração Rio do Norte e, novamente, a Delegacia de Santarém, em síntese, alegou que a Mineração Rio do Norte criou uma situação de risco concreta que resultou nos acidentes, devido a uma obra temerária de construção de dois novos dolphins, de forma ilegal e que os outros dois representados, comandante e prático, não tinham por obrigação de saber se a obra da MRN estava ou não regular perante as autoridades.

A Mineração Rio do Norte, fls. 300 a 304, com anexos, fls. 305 a 309, em sua Defesa, em síntese, alegou que o acidente ocorreu por erro de manobra do prático, pois toda a construção dos dolphins de reforço foi planejada de maneira que a obra ficasse por dentro da linha de atracação do píer já existente, bastando que o navio ficasse paralelo à linha de acostagem, sendo encostado e afastado com o auxílio de rebocadores; que a UNIPILOT foi informada com antecedência, sendo realizado uma reunião no dia 16 de outubro de 2003, ocasião que foi solicitado que a manobra fosse realizada com pelo menos um rebocador, o da proa, com cabo de reboque passado e para que os práticos redobrassem a atenção nas manobras, sem ponderação em contrário por parte da UNIPILOT. Além desse procedimento, a MRN encaminhou carta a todos os comandantes que chegavam ao porto, alertando para as obras que estavam sendo realizadas e chamando a atenção para a necessidade de manter os navios paralelamente ao píer de atracação, exatamente para evitar acidentes com as novas estruturas. Quanto as exigências do Centro de Hidrografia da Marinha, com relação à iluminação, no que diz respeito às luzes brancas não ofuscantes, foram aproveitadas as já existentes, tendo

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

em vista que o acréscimo era pequeno (10,6 x 9,1 m) e porque as obras se iniciam com a cravação de estacas, impossibilitando a colocação de luminárias, sendo, então, reorientados algumas das fortes luzes para a área da construção, como, também, para a balsa de apoio. Alegou, também, que não se pode considerar esta sinalização como fato causador do acidente, visto que este ocorreu na luz do dia, 5h46min, sendo que o crepúsculo matutino se iniciou às 5h26min e quando ocorreu o acidente todas as luzes do terminal já estavam apagadas.

Alegou, ainda, que não se pode considerar as alegações do prático de fortes ventos e chuva que se abateram repentinamente no local, tendo em vista que as outras declarações não confirmam essa assertiva, bem como as medidas pelo anemômetros existente no “shiploader”, que indicavam ventos abaixo de moderados; que a NPCP-203 (item 0408.6, § 9º) impede a realização de manobras com navios, com ventos superiores a 15 nós e/ou visibilidade inferior a 500 metros, assim se houvesse ventos fortes e baixa visibilidade o terminal teria informado ao navio e, principalmente, o comandante e o prático não deveria ter realizado a manobra; quanto ao posicionamento da balsa, a mesma já se encontrava naquela posição há mais de oito dias, sem acarretar dificuldades nas outras manobras, não houve reclamação quanto ao seu posicionamento e, quando da atracação deste navio, a balsa já estava nesta posição, sendo, então, do conhecimento do comandante e do prático; que, por ocasião do início da manobra, o rebocador empurrou a proa por bombordo, saindo desta posição por determinação do prático; que, por ordem do prático o navio não entrou com o ferro de boreste, contrariando sugestão do comandante, fl. 76; que, quando o prático determinou ao rebocador Vitória para abrir a popa, a proa voltou a fechar para cima do píer, acarretando a colisão com os tubulões; que a nova tentativa de usar o rebocador “EDGAR” para empurrar a proa já não foi possível, porque o navio caiu para ré, por força da fraca corrente e das manobras, estando sua proa na mesma altura da balsa,

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

conforme retratado na fl. 20 pelos peritos, o que comprova que, se o práctico tivesse usado o rebocador “EDGAR” com cabo passado, como fora solicitado pela MRN, o acidente não teria ocorrido.

Finalizando, pediu para que seja julgada improcedente a representação em face da MRN.

Edílson de Oliveira Fernandes, comandante do N/M “SÃO LUIZ”, segundo representado, em sua defesa, fls. 314 a 328, em síntese, alegou que o representado depôs logo após a desatracação do navio, por volta de 21h, em viagem, visto que, por coincidência, dois agentes da Delegacia estavam na área, cuidando de outro inquérito, e aproveitaram para fazer as oitivas e, como o trecho exigia certa atenção, seu depoimento foi feito dividindo sua atenção com a navegação que acompanhava, com periódicos contatos com o passadiço. Em função disso, alegou que uma indagação foi mal interpretada e não respondida a contento, pois ao ser perguntado se não seria mais segura uma manobra com os cabos dos rebocares passados, o representado pensou que se tratava de indagação de cunho técnico e geral, aplicável a qualquer porto, mas se a pergunta se referia ao dia do acidente a resposta seria outra, pois não seria possível ao rebocador de proa ter cabo passado por boreste, uma vez que o ferro de boreste estava mergulhado e o cabo poderia se enroscar na amarra do ferro ao ser içado, ou pior, o rebocador poderia ficar sob a amarra e, portanto, impossibilitado de manobrar, correndo riscos de uma manobra funesta, além do que, neste porto, Trombetas, as manobras são peculiares ao local e dependem da corrente do rio, não sendo costumeiro usar rebocadores com cabo passado, pois agem como empurradores e, como não há no porto rebocadores extras, é necessário optar por só empurrar ou só puxar.

Alegou, também, que por ocasião da oitiva a bordo, em viagem, o comandante não teve tempo de fazer uma leitura pormenorizada do seu depoimento que, depois de passado a limpo e impresso, só lhe foi apresentado poucos minutos antes do

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

desembarque dos dois sargentos, o que ora deixa consignado que é seu entendimento que não havia como o rebocador ““EDGAR”” atuar com o cabo passado na proa, pois o ferro de boreste ainda estava na água e não havia tempo para que o empurrador (como manda a boa marinharia da região) fosse transformado em puxador em curto momento, antes do contato, o que seria diferente se existisse um terceiro rebocador disponível e desde que o ferro de boreste não estivesse mergulhado e que faz parte da segurança da manobra local.

Alegou, ainda, referente a invisibilidade da balsa do passadiço, pois chovia fortemente na ocasião e estava escuro no decurso da manobra e que no “crepúsculo matutino” a visibilidade não só é precária como é enganadora e causadora de ilusão de ótica.

Alegou, também, que o resultado colisão decorreu de algo antes, quando o navio começou a abater em direção ao cais, que ainda estava plenamente escuro, e o prático deu ordem para o rebocador empurrar por bombordo, tendo este se aproximado do local e respondido que seria impossível a manobra em virtude da presença de uma balsa tendo a continuação do abatimento até a colisão. Por outro lado, mencionou que a MRN, terceira representada, afirmou que quando ocorreu o acidente as luzes do terminal já estavam apagadas, lembrando que chovia torrencialmente nos minutos que precederam o contato, portanto, indiscutível que a visibilidade, posto que não ruim, não era das melhores.

Alegou, ainda, que nem o comandante nem o prático sabiam da existência da balsa e, mesmo que no dia anterior tivesse sido avistada, era presumível que se tratava de localização provisória e que seria removida ao anoitecer para algum atracadouro seguro, para retornar na manhã seguinte, portanto, qualquer navegante que tivesse visto a balsa no fim da tarde do dia anterior, presumiria que ela não estaria ali na madrugada

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

seguinte, não sinalizada, sob iluminação inadequada e, do passadiço, estaria escondida por detrás do bloco de concreto da estrutura do píer.

Apresentou três fotos do cenário e alegou que a balsa ficava escondida, por dentro do alinhamento de acostagem e abaixo do nível do píer, e alegou, também: “Ninguém poderia adivinhar que o terceiro Representado (a MRN) fosse tão descuidado e tão irresponsável, e tão desatento a normas básicas de segurança, que deixasse a balsa (qual armadilha escondida) naquele local durante a noite. O fato de a direção da MRN e de seus operadores saberem do cronograma da obra e da movimentação da balsa, não significa que pessoas de fora (prático da Bacia Amazônica e comandante do navio) pudessem adivinhar um comportamento que foge aos padrões de segurança. Por outro lado, nem o comandante do navio nem o práctico são pessoas ignorantes ao ponto de mandar um rebocador atuar numa área que soubessem existir uma balsa a impedir sua movimentação. De fato, idiotas eles não são! Se o práctico mandou (e o comandante concordou) em mandar o rebocador para lá, é por que ignoravam a presença da balsa naquele horário noturno, pois isto eles seriam se tivessem agido como sugerido”.

Concluindo, considerou que a manobra transcorria de forma absolutamente correta, não tendo, por isso, o porquê de o comandante retirar a manobra do práctico, pois não tinham como adivinhar a presença da balsa.

Na fls. 326 a 328, consta de declaração do comandante que, em síntese, alegou ter efetuado mais de vinte manobras, ao longo de pelo menos três anos, neste mesmo local, se considerando, por isso, experiente e com capacidade para interferir na manobra do práctico; que esteve ao lado do práctico durante toda a manobra, que era conduzida exatamente como esperado: ordenou largar os cabos de popa, concomitantemente colocou o leme todo a BB, mas a popa não abriu, tendendo a encostar na defesa de ré, o que é anormal, indicando que a corrente atuava em outra área do costado, empurrando a popa para cima do cais, sendo ordenado ao rebocador da popa empurrar por bombordo,

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

atendendo imediatamente, mas ao que tudo indica, por tempo maior do que o necessário, causando o efeito binário girando a proa para BB.

Ao perceber, perguntou ao prático se deveriam virar o ferro de BE, ao que o prático, com a sua concordância, determinou ao rebocador da proa para se posicionar e empurrar por BB, para afastar a proa do cais, tendo este se deslocado de BE, imediatamente, para BB, porém, logo em seguida, informou que havia uma balsa impedindo-o de se posicionar e que nem o próprio nem o prático sabiam da existência da referida balsa e que, infelizmente, o terminal não os informou se sua existência; que só concordou com o prático em empurrar com o rebocador por BB, por desconhecer do posicionamento da balsa, pois seria a manobra de resultado mais rápido do que virar o ferro, sendo esta a causa a que atribui o acidente. Esclareceu que, do passadiço, era impossível ver a balsa; que é proibido entrar no terminal onde o navio atraca e que não pode ver a balsa quando foi para terra, pois desceu do navio por BE e entrou na lancha que o levou para um cais próximo.

Consta, ainda, que o seu depoimento foi tomado em viagem; que quando lhe perguntaram sobre manobrar com cabos passados para o rebocador, respondeu se referindo a uma pergunta hipotética, pois no caso não seria possível devido o ferro de boreste estar mergulhado; que após terminar seu depoimento um dos sargentos ficou concluindo a sua parte final, e que só recebeu seu depoimento minutos antes deles desembarcarem, tendo sido assinado sem o devido tempo de os ler, em atenção aos sargentos, portanto, se colocando a disposição para prestar qualquer novo depoimento; e que a visibilidade durante a desatracação não era boa, estava escuro e chovia forte e que não havia condições de ver a balsa, muito baixa e encoberta pelo próprio terminal.

Aberta a Instrução nenhuma prova foi produzida e em Alegações Finais o segundo Representado, Edílson de Oliveira Fernandes, comandante do N/M “SÃO LUIZ”, fls 334 a 338, alegou que a Representação apontou contra si, apenas, que seu

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

erro consistiu em não retirar a manobra do práctico e, com fulcro no parágrafo único do art. 56, da lei nº 2.180/54, “A decisão do Tribunal Marítimo só pode versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa”, portanto, repetindo os argumentos de sua peça de defesa, alegou que a manobra transcorria dentro da normalidade, que a posição da balsa era desconhecida deste e do práctico, e que não caberia interferir em uma manobra correta, pedindo a improcedência da representação em face deste representado e do práctico.

De tudo o que consta dos presentes autos, temos que, do acidente resultaram arranhões ao costado do navio e danos estruturais, não devidamente especificados, nas estruturas que estavam sendo ampliadas no cais.

Uma manobra de navio, principalmente de grandes dimensões, traz, naturalmente, diversos riscos e tendo a necessidade de fazê-la de modo econômico, ou seja, no menor tempo possível e com o mínimo de gastos, é necessário tomar uma série de atitudes para prevenir acidentes.

Estas atitudes não dizem respeito apenas aos de bordo, mas, também, aos demais envolvidos na manobra.

Como não se tinha, para o caso em pauta, e mesmo quando se tem, não se opera com um número excessivo de rebocadores, por questões óbvias de economia, visto o elevado custo que isso agregaria a atividade econômica, as manobras são executadas, normalmente, com o mínimo que for estabelecido, quer pela administração portuária, quer pela autoridade marítima.

De fato, consta dos autos, que a MRN tratou de informar à praticagem e aos comandantes que estavam em curso obras de ampliação do píer, entretanto, ficou provado que nada foi informado sobre a permanência da balsa junto à nova estrutura, o que agregou um componente de risco que, facilmente, poderia e deveria ter sido retirado, sob a total responsabilidade da terceira representada, a MRN, pois era sabedora

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

das manobras que se executariam em seu próprio terminal, tendo agido com imprudência, ficando provado sua responsabilidade no acidente, por omissão.

Devemos ter em mente, ao analisarmos o fato, que os crepúsculos são os períodos de maior incidência de acidentes marítimos, justamente porque as luzes de navegação ficam com menor alcance, ou seja, pouco visíveis, e os corpos não estão suficientemente iluminados, devido a pouca luz solar e, no caso em tela, consta, também, que as luzes do terminal já se encontravam apagadas, por ocasião do acidente, assim como de que a balsa não estava iluminada, e como a manobra se iniciou ainda por ocasião do crepúsculo matutino, cuja luminosidade é muito fraca e enganadora, agravado pelo fato de estar com o céu encoberto, com chuvas, o que, também reduz a luminosidade, ficou evidenciado um cenário de risco.

Na defesa do primeiro representado, prático, com 74 anos, à época do acidente, foi alegado que este desconhecia a presença da balsa atracada junto à estrutura de vante, pois se encontrava encoberta pela própria estrutura do cais, conforme ficou comprovado pelas fotografias acostadas aos autos, além de estar totalmente sem iluminação, fatos também alegados pelo segundo representado, comandante do navio, que consideraram temerária esta atitude da MRN, terceira representada.

Com relação a representação em face do primeiro e segundo representados, prático e comandante, é nos registros do navio que encontramos a responsabilidade destes, como a seguir descrito: Ficha de Registro de Colisão, fls. 49 a 54, preenchida pelo comandante do navio. Item 10, causa provável do acidente: “falha do prático na manobra, não usando adequadamente os meios disponíveis. Idade avançada, comprometendo a sensibilidade e o reflexo para a manobra. Dificuldade na dicção, ao transmitir as ordens, e no uso do VHF, em contato com os rebocadores. Não ter virado o ferro (colhido a amarra no momento em que o rebocador Vitória empurrava a popa para fora do cais”); no item 11 – descrição sumária do acidente: “Após largar todos os cabos,

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

o navio começou a abrir a proa. Para não encostar no dolfim de ré, o práctico pediu ao rebocador Vitória que empurrasse a popa para fora. A proa começou a voltar para cima do cais. O práctico pediu ao rebocador “EDGAR”, que encontrava-se posicionado na proa (por BE) para que ele fosse para BB e segurasse a proa a fim de evitar encostar no píer. Quando o rebocador “EDGAR” dirigiu-se para o bordo de BB verificou que tinha uma balsa ao lado do dolfim o que o impedia de atender a solicitação do práctico. Logo em seguida, a proa encostou no andaime construído no dolfim e foi pressionando com o peso do navio carregado. O práctico solicitou máquina atrás meia força, mas já havia acontecido a avaria. O navio foi afastando-se do dolfim; parou-se a máquina e demos seqüência à manobra, suspendendo o ferro”.

Ao analisarmos a manobra efetuada, ficou evidente que o práctico não tomou nenhuma atenção especial e a conduziu de modo rotineiro, desconsiderando a recomendação da MRN, administração portuária, de usar os rebocadores com cabo passado, além de não atender a recomendação do comandante em mandar virar a amarra de boreste.

Embora alegado nas defesas do práctico e do comandante, não é verdadeira a afirmação de que, estando com o ferro de boreste arriado, não seria possível passar o cabo para o rebocador e, dos autos, se infere que apenas não foi passado o cabo para o rebocador por não ser rotineiro, preferindo usa-los apenas como empurradores, o que torna a manobra mais rápida, entretanto, não era o recomendado pela MRN.

Da mesma forma, o procedimento usual, não executado nesta, seria o de “despertar” a amarra no início da manobra, estando em condições de segurar a proa, assim que a popa fosse empurrada por bombordo, o que só foi executado tardiamente.

Os pontos acima citados provam a imprudência do práctico, que não foi suficientemente diligente, considerando que a manobra não deveria ter sido conduzida da maneira rotineira, pois havia recomendação clara com relação ao uso do rebocador

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

de proa com o cabo passado, além do atraso no uso da amarra, confiando possibilidade da atuação do rebocador de proa, como empurrador.

O comandante também foi imprudente, pois, como se declarou experiente neste terminal e sabedor do risco adicional desta manobra, em razão da obra, constatando as deficiências do práctico, por ele relatadas, deveria ter interferido na manobra, mandando virar o ferro de boreste, assim que a popa começou a abrir do cais, levando o navio em paralelo, o que diminuiria o risco do acidente.

Pelo exposto, devem ser acolhidos os termos da representação da Douta Procuradoria em face dos três representados que agiram de modo imprudente, assumindo riscos que poderiam ter sido evitados, resultando na colisão em tela, tipificado no art. 14, letra “a”, da Lei nº 2.180/54.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: colisão de navio com estrutura de ampliação do terminal da Mineração Rio do Norte, com danos materiais, sem vítima e sem registro de poluição ao meio ambiente; b) quanto à causa determinante: posicionamento inadequado de balsa junto à citada estrutura, não utilização de rebocador na proa com cabo passado e não utilização da amarra para segurar a proa do navio; c) decisão: julgar o acidente da navegação tipificado no art. 14, letra “a” (colisão), da Lei nº 2.180/54, como decorrente de imprudência dos representados, Ademir da Silva Lopes, práctico, Edilson de Oliveira Fernandes, comandante, e Mineração Rio do Norte, proprietária e responsável pelo terminal, e, com fulcro no artigo 121, c/c o art. 127, tendo em vista as conseqüências e as circunstâncias, aplicar-lhes a pena de repreensão e custas proporcionais. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 16 de fevereiro de 2006.

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.999/04.....).

---

FERNANDO ALVES LADEIRAS  
Juiz-Relator

WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR  
Almirante-de-Esquadra (RM1)  
Juiz-Presidente