

A CONTAMINAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE
PELO NAVIO-MERCANTE BAHAMAS
(Acórdão referente ao Processo nº 18.370/99 do Tribunal
Marítimo)

CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)
Professor – Juiz-Relator

Navio Químico Bahamas, de bandeira maltesa. Contaminação, pela água, da carga de ácido sulfúrico, quando atracado a porto nacional, gerando mistura altamente corrosiva, ocasionando avarias estruturais por interligação e alagamento dos tanques, compartimentos e praça de máquinas e provocando o assentamento e encalhe no berço de atracação, gerando condições de alto risco de explosão e de grave poluição ambiental, seguindo-se operação de salvamento através do alijamento por transbordo de parte da carga contaminada e reflutuação, para retirada do navio avariado do porto. Erro operacional no manuseio de válvulas de carga, provocando vazamento do ácido, imprópriamente esgotado e transferido, gerando ataque químico às redes de lastro, aumentando a ação corrosiva pela diluição; demora em comunicar o acidente às autoridades brasileiras, agravando suas conseqüências; despreparo da tripulação armada para operar navio daquela classe. Imperícia do Imediato; negligência e dolo eventual do Comandante; negligência da armadora/operadora do navio estrangeiro. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Trata-se de analisar acidente da navegação envolvendo o Navio-Tanque

Bahamas, de bandeira maltesa, classificado para transporte de substâncias químicas, quando, no período de 24 a 31/08/98, esteve atracado em terminais do porto de

Rio Grande/RS, em faina de descarga de ácido sulfúrico, ocasião na qual sofreu avarias estruturais, com furos no costado, intercomunicação de tanques, alagamento e perda de fluviabilidade, acabando por assentar no fundo do berço do terminal da Fertisul, no Porto Novo, provocando graves e prolongados transtornos na operação do porto e na saúde ambiental da região, decorrentes da operação de salvamento, no curso da qual *3 mil toneladas de ácido sulfúrico* existentes nos tanques de bordo tiveram que, em condição emergencial, ser bombeados para o canal do porto, objetivando fazer reflutuar o navio para sua retirada do local, diante do *risco de explosão* envolvido.

Da farta prova testemunhal colhida (56 depoimentos) e extensa documentação acostada, **extraí-se, em resumo**, que o navio, procedente da Austrália, com cerca de *20 mil toneladas de ácido sulfúrico* nos tanques, atracou no terminal da Trevo, em Rio Grande, no dia 24 de agosto de 1998 e iniciou a descarga às 18:50h; às 07:00h da manhã seguinte, o Imediato do navio mandou o operador de bombas abrir um pouco mais a válvula reguladora de débito e, logo em seguida, verificou-se uma abrupta queda da vazão, sendo constatado que a válvula havia sido fechada, tendo ocorrido vazamento do ácido para a praça de bombas, através das gaxetas. Após a reabertura da válvula, cessou o vazamento, sendo dado prosseguimento ao bombeamento. O líquido derramado no piso da praça de bombas foi então bombeado para outro tanque de carga, que estava vazio, através de um arranjo de emergência promovido pelo imediato, porém, não foi possível esgotar totalmente o líquido derramado, ficando parte do ácido no fundo do compartimento. Como as redes de lastro ficaram submersas no ácido remanescente e, não sendo elas fabricadas em material resistente à corro-

são por ataque químico, sofreram avarias e, quando os tanques de lastro foram operados, durante a descarga do produto químico, ocorreu vazamento de água pela rede de lastro. Quando essa água entrou em contato com o restante do ácido que ficara no piso da praça de bombas, diluindo-o, formou-se uma mistura muito corrosiva, que continuou sendo esgotada para o tanque pelo arranjo montado, permanecendo a impossibilidade de seu total esgotamento, ficando o ácido diluído a corroer os selos das bombas de carga, provocando vazamento de óleo do sistema hidráulico.

O ácido sulfúrico é um produto que é transportado a bordo de navios químicos, em tanques com revestimento especial, sempre em altas concentrações (98%). Quando diluído em água passa a ser extremamente corrosivo.

Após o término da descarga naquele terminal, acreditou-se que o problema havia sido sanado, sendo então o navio transferido para o terminal da Petrobrás. O tripulante grego Kyriakakis Charalampos, operador de bombas, foi sumariamente demitido de sua função a bordo, desembarcando e deixando o país (fls. 336).

No dia 26 o navio recebeu óleo hidráulico para reposição, porém, quando tentado o bombeamento da carga, foi verificada nova queda de pressão, impedindo a operação. No dia 27, apenas 670 toneladas foram descarregadas, devido à nova queda de pressão no sistema de óleo hidráulico.

No dia 28, o navio recebeu ordem para se transferir para o terminal da Fertisul, já que a demora no bombeamento estava atrasando a operação de outros navios. Na madrugada do dia 29, o navio começou a adernar, sendo feitas manobras de lastro, porém, cerca das 09:00h, a banda a bombordo atingiu 11°. As canalizações das bombas de esgoto utilizadas continuavam a sofrer destruição pelo ataque do ácido.

No dia 30, a banda chegou a ser reduzida a zero, cerca das 13:30h, porém o navio passou a experimentar um adernamento para o outro bordo, sendo notado pela tripulação uma forte reação química em um dos tanques de lastro, quando então foram desconectados os mangotes de carga. No dia 31, durante a madrugada, verificou-se a ocorrência de vazamento de ácido para a praça de máquinas, através do flange cego da antepara, combatido pela tripulação, porém sem êxito, até que o nível começou a atingir os geradores principais que, então, foram desligados. Às 05:00h, a tripulação abandonou o navio, ocasião em que, só então, foram informadas as autoridades marítima e portuária acerca das ocorrências a bordo. O Comandante foi compelido pelo Capitão dos Portos a permanecer nas proximidades, com sua tripulação para prestar auxílio, sendo reforçada a amarração, evitando o afastamento do navio em relação ao cais, decorrente da ação de ventos que sopravam na ocasião. O *Bahamas* acabou assentando no fundo, de pouca profundidade, em seu local de atracação. Na medida em que os tanques de bordo, gradativamente, se contaminavam com a água, passaram a apresentar borrifos de vapor, com mistura ácida em suspensão, através dos suspiros.

Diante da possibilidade de explosão do navio, decorrente da forte reação química a bordo, decidiram as autoridades locais, reunidas em emergência, pelo descarte da mistura ácida no canal de acesso ao Porto Novo, em condições de maré vazante e com controle da vazão de descarga, para evitar uma acentuada variação do PH da água, objetivando não comprometer o meio ambiente. Chegaram a ser despejadas no canal cerca de 3 mil toneladas da mistura. Tal operação foi encerrada por determinação judicial, sendo decidida a requisição remunerada, em regime de urgência, do

Navio-Tanque *Yeros*, de bandeira panameña, para transbordo e descarte da mistura em alto-mar.

O *Bahamas* foi reflutuado na manhã do dia 7 de abril de 1999, após ter permanecido por sete meses no local, através do emprego de "air-bags" e bombeamento de ar comprimido nos tanques, pela empresa de salvação holandesa Smit Tak BV. Também por determinação judicial, o *Bahamas* foi rebocado para o alto-mar, onde seria afundado. Já em águas internacionais, o rebocador foi passado para o Rebocador *Salvage Giant*, de bandeira de São Vicente, contratado pelo proprietário do navio, para ser levado à África do Sul. O fato foi comunicado, pela Diretoria de Portos e Costas, à IMO, alertando a comunidade marítima internacional acerca do risco à segurança da navegação e ao ambiente marinho do porto ou área do desconhecido destino do navio.

O *Bahamas* estava com suas vistorias e certificados de segurança em dia e regularmente autorizado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel, quando ingressou em águas brasileiras (fls. 437). A tripulação era composta de 30 pessoas de diferentes nacionalidades, todos regularmente habilitados, com tempo médio de embarque em torno de 8 (oito) meses. O Comandante, o Imediato e o Chefe de Máquinas estavam embarcados no navio havia menos de 5 (cinco) meses.

Laudo de exame pericial indireto, realizado com o navio assentado no fundo, sem banda ou trim, com a praça de máquinas alagada e com gases sendo expelidos pelos suspiros dos tanques de carga, concluiu que houve um engano por parte do tripulante operador de bombas, fechando a válvula de controle, ao invés de abri-la, fazendo com que a pressão na aspiração caísse a um valor inferior à pressão de vaporização do líquido, gerando cavitação no impelidor e a brusca diminuição do débito,

fazendo também com que os rotores das bombas começassem a vibrar, provocando deformações no engastamento e folgas, com vazamento do ácido pelas gaxetas, derramando o produto no piso da casa de bombas. Observaram ainda os peritos que as bombas centrífugas elétricas, que serviam a três dos tanques, encontravam-se instaladas a bordo em desacordo com o manual do fabricante, já que a válvula reguladora da vazão e a válvula pneumática para abertura e fechamento total, que deveriam ser posicionadas, respectivamente, na descarga e na aspiração da bomba, estavam em posição invertida. O manual recomendava, taxativamente, que a válvula de sucção devia ficar totalmente aberta, já que sua operação pode resultar em irregularidades e cavitação. Segundo o laudo, o erro do operador das bombas na manobra de válvulas foi decisivo para a ocorrência do acidente. Concluiu também que a falta de experiência dos tripulantes levou-os a não compreender a gravidade da situação que enfrentavam. Apontou como causa determinante o erro na operação das bombas, aliado à sua instalação em desacordo com o manual do fabricante. Acrescentou o laudo que o indício de que a dotação do material do navio teria contribuído para o acidente, pelo fato de os edutores existentes na praça de bombas de ré serem feitos com material não resistente à corrosão (conforme declarado pelo imediato do navio, o que representaria uma não conformidade em relação ao Código para o Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel, indicando falha nas vistorias e na emissão de certificados pela Sociedade Classificadora do navio), tal circunstância não pôde ser confirmada pela impossibilidade de realização de uma perícia diretas nesses equipamentos.

Farta documentação foi anexada, incluindo: comunicado ao Consulado da Grécia

para o desembarque do tripulante no dia 25 de setembro de 1998; cópias de mensagens trocadas entre as entidades envolvidas, de termo de aceitação de decisão dos órgãos ambientais, de permissão especial para alijamento da mistura ácida, de recortes de jornais noticiando o risco de explosão, de prejuízos ao meio ambiente, à atividade pesqueira, à atividade portuária, e à própria cidade.

A Polícia Federal abriu inquérito policial, determinando a prisão preventiva do comandante e do imediato, sendo o primeiro indiciado no Código Penal por ter assumido conscientemente o risco de não avisar às autoridades brasileiras acerca do acidente, ocorrido no interior de seu navio, pelo que foi condenado à pena de detenção de um ano e seis meses.

No relatório do inquérito da Capitania, o encarregado concluiu que contribuíram para o acidente: o fator material, pelo fato de as bombas centrífugas elétricas de carga, que serviam aos tanques 11, 12 e 13, encontrarem-se instaladas em desacordo com o manual e o fator operacional, pois houve a operação incorreta da válvula reguladora de pressão, pois o bombeador, ao receber ordem para abri-la um pouco mais, fechou-a completamente. Salientou que não se podia indicar que os edutores existentes na praça de bombas, por serem feitos de bronze, como informou o imediato, teriam contribuído para causar o acidente, já que não puderam ser periciados diretamente, em face do navio encontrar-se com os compartimentos abaixo do convés alagados.

Apontou como possíveis responsáveis pelo acidente:

O Comandante do navio, por permitir a sua operação com deficiência no sistema de bombas, não detectando logo o vazamento do ácido, ocultando o fato ao representante da autoridade marítima, à administração portuária e ao agente do navio.

permitindo que o acidente atingisse proporções incontroláveis;

O Imediato, porque, ao determinar que fosse feito o arranjo de emergência para esgotar o ácido que vazou para o piso da casa de bombas, não atinou para o fato de que a quantidade não aspirável do produto atacaria a rede de lastro, deixando de adotar medidas para que a bomba de carga operasse conforme as instruções do manual.

Não indiciou o operador das bombas, por não ter sido tomado o seu depoimento, devido a sua demissão logo no dia 25, não havendo evidências concretas de que tenha operado incorretamente a válvula.

A D. Procuradoria ofereceu representação em face de Kyriakakis Charalampos, tripulante bombeador; de Selivanov Volodymyr, Imediato; de Kisnichan Volodymyr, Comandante; e de Chemoil Internacional Ltda, empresa armadora do navio, com fulcro no artigo 14, letra "b" e artigo 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54: o **primeiro**, por imprudência na operação das válvulas reguladoras das bombas de carga, fechando-as ao invés de abri-las; o **segundo**, porque, como responsável pelas operações de carga e descarga a bordo, foi imprudente com seu "arranjo" de emergência para o esgoto do ácido que, previsivelmente, vazou para o piso da praça de bombas e por não ter atinado para a quantidade não aspirável pela bomba e o conseqüente ataque da rede dos tanques de lastro; o **terceiro**, por negligência e imprudência ao permitir que o navio operasse com deficiência no sistema de bombas, com a bomba instalada em desacordo com o seu manual, omitindo-se ao ocultar o grave acidente diante da administração portuária, do agente do navio, da Capitania dos Portos, expondo a risco a vida da tripulação e das pessoas da orla portuária e pelos danos causados; e, finalmente a 4ª, empresa

armadora, porque operava o *Bahamas* com bombas centrífugas elétricas de carga em violação literal ao determinado pelo manual do fabricante, conforme ilustrou o laudo pericial. Acrescenta que o acidente expôs a risco e foi de grave repercussão para a economia do Rio Grande do Sul e do país, pleiteando rigor na punição disciplinar aos representados.

Recebida a representação e citados por edital, com cópia aos agentes do navio estrangeiro, os representados não se manifestaram, sendo declarados revéis e defendidos por defensores públicos da União.

A defesa conjunta dos representados Volodymyr Selivanov (Imediato), Volodymyr Kisnishan (Comandante) e Chemoil Internacional Ltd., (armadora), alega, em resumo, que o navio estava autorizado e apto para o transporte da carga perigosa em questão; que o problema todo começou com a manobra errada da válvula de descarga do ácido, realizada pelo bombeiro; que todos os problemas que se seguiram foram conseqüência do vazamento do ácido e da impossibilidade de retirá-lo totalmente do fundo da casa de máquinas, daí decorrendo a corrosão dos sistemas de transferência de lastro e outros equipamentos. A armadora agiu com a diligência que lhe poderia ter sido exigida, equipando o navio com pessoal certificado para operar com a carga em questão e fazendo-o ser vistoriado pelas autoridades competentes. Não é atribuição do Comandante verificar a instalação e o funcionamento das bombas; para isso conta ele com o seu chefe-de-máquinas. Acrescenta ainda que o laudo pericial foi realizado de forma indireta, não sendo possível confirmar a informação do imediato acerca da existência de material impróprio na dotação do navio.

A defesa do bombeiro Kyriakakis Chalamos alega, em síntese, que não existe nos autos a versão do acusado sobre o

acidente, já que foi desembarcado no mesmo dia da ocorrência, sem prestar qualquer depoimento. Mesmo que se impute toda a responsabilidade do acidente ao acusado, permanecerá a dúvida se a sua conduta contribuiu de fato para o resultado, ou se ele foi usado como simples "bode expiatório".

Na instrução, nenhuma prova foi produzida.

Em alegações finais, falaram as defesas. A Procuradoria Especial da Marinha, em sustentação oral, enfatizou, que a dificuldade de comunicação entre tripulantes, de várias nacionalidades contribuiu para a não compreensão das ordens dadas, em idiomas diversos.

Decide-se.

De tudo o que consta nos presentes autos, **conclui-se que a natureza e extensão dos acidentes e fatos da navegação sob análise**, tipificados nos artigos 14, letras "a" e "b", e 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54, ficaram caracterizadas como: contaminação, pela água, da carga de ácido sulfúrico de navio químico de bandeira estrangeira, atracado a porto nacional, gerando mistura altamente corrosiva, ocasionando avarias estruturais por furos no costado, interligação e alagamento dos tanques, compartimentos e praça de máquinas e provocando o encalhe no berço de atracação, gerando condições de alto risco de explosão e de grave poluição ambiental.

Os fatos acontecidos provocaram prolongados transtornos às atividades portuária e pesqueira, além de riscos à saúde ambiental da região, especialmente durante a complexa faina de salvamento, no curso da qual 3 mil toneladas de ácido sulfúrico existentes nos tanques de bordo tiveram que, em condição emergencial, ser bombeados para o canal do porto, objetivando fazer reflutuar o navio para sua retirada do local, diante do risco de explosão envolvi-

do. Após o alijamento de parte da carga por transbordo para outro navio requisitado por ação judicial, o navio foi reflutuado e, finalmente, rebocado para ser afundado em alto-mar, acabando por ter destino incerto, por iniciativa do proprietário estrangeiro, quando em águas internacionais.

O *Bahamas* encontrava-se em condições operacionais satisfatórias, com suas vistorias e certificados de segurança em dia e regularmente autorizado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel quando ingressou em águas brasileiras, proveniente da Austrália, onde foi inspecionado pelo Port State Control, tendo sido vistoriado pela Sociedade Classificadora Registro Italiano Navale quando de sua escala na África do Sul, para reabastecimento. A tripulação era composta de pessoas de diferentes nacionalidades, todos regularmente habilitados. O sistema de transferência de carga operava sem restrições até quando, no dia 24 de agosto de 1998, foi iniciada a descarga do ácido sulfúrico no terminal da TREVO.

A primeira falha operacional ocorreu na manhã do dia 25, após o imediato do navio ter ordenado ao operador de bombas para aumentar a vazão de descarga do ácido, ocorrendo abrupta queda no débito, tendo o imediato concluído que, ao invés de abrir mais as válvulas reguladoras, o operador as havia fechado quase que completamente. Esse tripulante, de nacionalidade grega (o 1º representado), foi despedido e desembarcado no próprio dia 25, viajando para a Grécia no dia seguinte, não sendo ouvido no inquérito. Tal circunstância impediu que se pudesse obter a sua versão sobre o evento, devendo-se considerar que o posicionamento invertido da válvula pneumática de abertura/fechamento e da válvula reguladora de vazão (em relação à aspiração e à descarga das bombas, contrariando recomendação do fabricante, defeito

constatado pelos peritos da Capitania), pode ter induzido a erro o bombeador. De qualquer forma, a realização de uma manobra errada de válvulas pelo operador de bombas, membro qualificado da tripulação, por falha operacional ou por deficiência do material, por si só, não seria um fato gerador de natureza incontornável, capaz de produzir um acidente nas proporções em que ocorreu e que não pudesse ser contornado, por uma eficaz manobra corretiva. A diminuição do débito pelo fechamento da válvula provocou a queda da pressão na aspiração da bomba, gerando vaporização do líquido bombeado e cavitação do rotor, com forte trepidação, ocasionando deformações e folgas no engastamento e o consequente vazamento do ácido para o piso da praça de bombas. A falha foi desde logo percebida, a regulação das válvulas refeita, voltando o débito à normalidade e cessando o vazamento.

Embora o possível erro operacional do bombeador no manuseio de válvulas possa ter desencadeado a falha no funcionamento do sistema, geradora do vazamento do ácido que acabou desencadeando os nefastos acontecimentos sob análise, não se pode, acima de qualquer dúvida, imputar culpa ao **primeiro** representado como um dos responsáveis por tais acontecimentos, pois a falha acontecida foi imediatamente corrigida, pelo que deve ser exculpado, acolhendo na íntegra os argumentos apresentados em sua defesa.

Em verdade, o principal fato gerador do acidente foi a impropriedade do sistema utilizado para esgotar aquela quantidade de ácido que foi derramado no piso da praça de bombas. O ácido concentrado foi transferido pela tripulação, por um arranjo concebido pelo Imediato (o 2º representado), para um tanque de carga do navio que se encontrava vazio. No entanto, não foi possível esgotar totalmente o comparti-

mento, sendo dado prosseguimento à operação de descarga no terminal. Durante uma manobra de lastro para trimar o navio, observou-se o vazamento de água da rede de lastro para a praça de bombas, misturando a água salgada com o ácido ali remanescente e, mais uma vez, não foi possível esgotar todo o compartimento, continuando a rede submersa a ser atacada pela mistura corrosiva. A tripulação, coordenada pelo imediato na faina de transferência de carga para o terminal, equivocadamente entendeu que a avaria havia sido sanada, demonstrando flagrante falta de experiência na operação de navios químicos (o Imediato, como o Comandante e o Chefe-de-Máquinas, estavam embarcados havia apenas 5 meses), o que os levou a não compreender a gravidade da situação que enfrentavam. É responsável por tal falha operacional o Imediato do navio, o 2º representado, Selivanov Volodymyr, pelo que deve ser condenado, nos termos da representação.

No período em que o navio permaneceu no píer do Terminal da Petrobrás (das 18:00h do dia 25, até a manhã do dia 28), a descarga do ácido foi várias vezes interrompida, por problemas de baixa pressão de óleo no sistema de transferência (devido à destruição do selo da bomba de carga de um dos tanques que recebeu a mistura ácida corrosiva aspirada da praça de bombas). Até então o navio não comunicara as avarias às autoridades brasileiras. Pelo atraso, o navio foi transferido para o Terminal da Fertisul. Após apresentar sucessivas bandas, que eram corrigidas por manobras de lastro, na noite do dia 30 de agosto o pessoal da Administração do Porto avisou à Capitania dos Portos que o *Bahamas* estava adernando no local de atracação. Ao ser avisada, a Capitania enviou um oficial para bordo, a quem o comandante informou, na ocasião, que a banda estava sob controle e que não necessitava de auxílio

externo. No início da manhã seguinte, após o alagamento da praça de máquinas, a tripulação abandonou o navio, preparando-se para deixar a área portuária, com receio de que o navio fosse explodir.

Reconhecendo os indícios de dolo eventual, ou de culpa consciente, no comportamento do comandante estrangeiro no episódio (ao preferir correr o risco de produzir o resultado danoso previsível, embora não querendo o resultado, porém não se importando que ele ocorresse, ou por empreender suas ações na esperança de que o resultado danoso previsível não fosse ocorrer, assumindo o risco de vir a ter culpa), ficou configurada, sem a sombra de dúvidas, a flagrante imperícia de sua atuação, como também de seus subordinados, demonstrando que não souberam avaliar, desde o início dos fatos acontecidos, a gravidade dos problemas que estavam enfrentando, certamente pela pouca vivência na operação de navios daquela classificação (navios químicos), que exigem conhecimentos e cuidados redobrados quanto ao manuseio da carga e a proteção da embarcação, das vidas de bordo, do meio marinho e das zonas portuárias. Assumiu ele, por decisão consciente, na condição de comandante do navio, o risco de não avisar, desde logo, às autoridades brasileiras acerca do acidente acontecido a bordo de seu navio. O fato de já ter sido julgado e condenado à pena de detenção na Justiça Comum brasileira por tal comportamento não inibe esta Corte de lhe aplicar pena de caráter administrativo, relacionada a sua atuação profissional como marítimo, caracterizada **pela imperícia e pela omissão**.

Conforme sustentou a Procuradoria Especial da Marinha na representação, o acidente expôs a grave e prolongado risco a segurança e a operação do porto, bem como a saúde ambiental da região, de grande repercussão para a economia do Rio

Grande do Sul e do país, pelo que a punição disciplinar a ser aplicada aos marítimos representados deve ser severa (suspensão por 1 ano para o imediato, o segundo representado, e interdição para o exercício da função de comando por 5 anos, para o Comandante, o terceiro representado, punições essas restritas a suas atuações como marítimos em águas brasileiras, tudo em conformidade com o que é previsto no artigo 121, incisos II e III, c/c art. 124, inciso IX, artigo 123, letra "a" e artigo 129).

Quanto à empresa armadora, a quarta representada, ficou demonstrado nos autos que equipou sua embarcação com pessoal profissional não suficientemente adestrado para atuar no tipo de navio que armava e era operado sob sua responsabilidade, equipagem composta de 30 tripulantes de diferentes países (Ucrânia, Rússia, Grécia, Romênia e Myanmar), gerando sérios problemas de comunicação para compreensão das ordens, com tempo médio de embarque em torno de 8 meses, sendo que os principais de bordo estavam embarcados a menos de 5 meses no navio, e que demonstraram flagrante falta de experiência, desde o erro na operação das válvulas, da falha no sistema concebido para o esgoto do produto corrosivo derramado, até a não compreensão da gravidade da situação em que o navio se encontrava, e que se agravava a cada momento, não tomando providências tecnicamente corretas e em tempo de minimizar as conseqüências do acidente.

Como registrou o encarregado do inquérito em seu relatório, o referido acidente teve grande repercussão local e nacional, em face da situação de risco a que ficou exposta a área portuária, bem como pelo risco de um grande derrame de ácido e óleo no canal de ligação do Oceano Atlântico com a Lagoa dos Patos, acidente que poderia ter assumido proporções

imprevisíveis, não fosse a pronta intervenção da Capitania dos Portos e das autoridades locais. E some-se aos riscos citados, os prejuízos ao comércio marítimo local, em consequência de vários navios terem deixado de entrar no porto, pelo fato de que havia no interior do mesmo um navio químico pronto para explodir e banhar todo o canal com óleo e ácido. A atividade pesqueira na Lagoa dos Patos sofreu grande prejuízo, por suspeita de contaminação do pescado pelo ácido, apesar de que tal fato não tenha sido confirmado, segundo análises realizadas pela FURG (Fundação Universidade do Rio Grande, entidade tida como de referência com relação à oceanografia, e biologia marinha, detendo amplo conhecimento da área do estuário nas cercanias do porto).

A empresa armadora/operadora do navio deve, portanto, ser condenada, não somente pelos defeitos na instalação, em posição invertida, das válvulas reguladoras de vazão e pneumática para abertura e fechamento em algumas bombas de carga, deficiência construtiva ou de montagem em um navio com 28 anos de construído, e que poderia ser considerada como um vício não detectado pela Sociedade Classificadora do navio que a representada operava. A condenação não se refere apenas ao aparelhamento do navio, mas também à deficiência qualitativa de sua tripulação, de sua responsabilidade como armadora. A gravidade das consequências do acidente, da mesma forma, aponta no sentido da aplicação de uma pena de multa em valor significativo (considerando o que é previsto no artigo 121, inciso I, c/c artigo 124, letra "b" e seu § 1º, da Lei nº 2.180/54).

Pelo exposto, deve-se julgar procedente, em sua maior parte, a representação da Procuradoria Especial da Marinha, com a condenação dos representados, à exceção do primeiro, que deve ser exculpado.

Os ensinamentos colhidos na análise da natureza do acidente e de suas causas determinantes, eficientemente desenvolvida na fase de inquérito da Capitania, já produziu, através da pronta atuação da Diretoria de Portos e Costas (DPC), recomendações técnicas objetivando o aperfeiçoamento das normas internacionais para o transporte de produtos químicos a granel. Através de relatório (texto em inglês), intitulado "Casualty of M/T *Bahamas* at Rio Grande", amplamente divulgado no seio da comunidade marítima e apresentado na IMO, **foram propostas 3 emendas** aos códigos relacionados com a matéria, quais sejam:

1) As redes e bombas de lastro devem ser posicionadas de maneira a evitar seu contato com um eventual vazamento proveniente de redes e bombas de carga;

2) Quando a descarga do navio for realizada por bombas hidráulicas em que o mesmo óleo hidráulico circule por todo o sistema, deverá haver um método alternativo de descarga; e

3) Quando a descarga do navio for realizada por bombas centrífugas, as válvulas existentes na rede de sucção das bombas devem ser construídas de tal modo que só permitam que elas sejam operadas totalmente abertas ou totalmente fechadas.

Adotadas tais medidas, falhas operacionais semelhantes às ocorridas no presente acontecimento não gerariam o desastre nas proporções do acidente em apreciação, razão pela qual nenhuma ação preventiva complementar necessita ser recomendada à DPC que, inclusive, já cuidou de divulgar trabalhos de elevado nível técnico e profunda análise crítica acerca do incidente com o *Bahamas* (informativo marítimo, v.7, n.3, jul/set 99, fls. 43/65), descrevendo e comentando o inter-relacionamento das atuações dos envolvidos no episódio (a Capitania, a DPC,

a Administração do Porto, a Defesa Civil, o IBAMA, a Agência Marítima, a Universidade, o Armador, a tripulação estrangeira, a Empresa de Salvamento, as Seguradoras, o Ministério Público, a Procuradoria Especial da Marinha, a Justiça Federal, a Imprensa e outros) e seus desdobramentos e repercussões.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade:

a) quanto à natureza e extensão do acidente/fato: contaminação, pela água da carga de ácido sulfúrico de navio químico de bandeira estrangeira atracado a porto nacional, gerando mistura altamente corrosiva, ocasionando avarias estruturais por furos no costado, interligação e alagamentos dos tanques, compartimentos e praça de máquinas, e provocando o assentamento e encalhe no berço de atracação, gerando condições de alto risco de explosão e grave poluição ambiental, seguindo-se operação de salvamento através de alijamento por transbordo de parte da carga contaminada e reflutuação, para retirada do navio avariado do porto, para águas internacionais, de onde foi levado para destino não conhecido com precisão;

b) quanto à causa determinante: erro operacional no manuseio de válvulas de carga, provocando vazamento do ácido, imprópriamente esgotado e transferido,

gerando ataque químico às redes de lastro, aumentando a ação corrosiva pela diluição e provocando a contaminação dos tanques de carga; demora em comunicar o acidente às autoridades brasileiras, agravando suas conseqüências; defeitos no posicionamento das válvulas das bombas de carga e despreparo da tripulação armada para operar navio daquela classe;

c) **decisão:** julgar os acidentes e fatos da navegação, previstos nos artigos 14, letra "a" e "b", e 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54 como decorrentes de imperícia do Imediato, de negligência e dolo eventual do comandante, e de negligência da empresa armadora/operadora do navio, condenando o primeiro, Selivanov Volodymyr, Imediato, à pena de suspensão por 1 (um) ano, o segundo, Kisnichan Volodymyr, Comandante, à pena de interdição para a função de comando por 5 (cinco) anos, punições referentes a suas atuações como marítimos em águas brasileiras, e a terceira, a Chemoil Internacional Ltd, à pena de multa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), em conformidade com o que é previsto nos artigos 121, I, II e III, 123 "a", 124, IX, "b" e § 1º, e 129 da supracitada lei. Custas na proporção de 1:3:6. Honorários de Defensor Público da União no máximo legal. Exculpar o representado Kyriakakis Charalampos, P. C. R. Rio de Janeiro, RJ, em 21 de novembro de 2000.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO> / Vazamentos / Acidente marítimo; *Bahamas* (NTq)