

PROCESSO N.º 798

ACÓRDÃO

Abalroamento culposo. Vapores navegando sem faróis, durante época de guerra. Afundamento do abalroador e avarias no abalroado. Imprudência do oficial de quarto no primeiro. Confirmação da decisão recorrida.

Vistos relatados e discutidos os embargos oferecidos nos autos do processo n. 798 — embargantes a Companhia Nacional de Navegação costeira, Patrimônio Nacional e o piloto Samuel André Senos — embargada a Procuradoria junto ao Tribunal Marítimo.

Trata-se do abalroamento entre os vapores brasileiros “Araponga” e “Venus”, ocorrido ao amanhecer de 12 de junho de 1943, ao largo do litoral do Estado de São Paulo e nas proximidades da ilha Queimada Grande, (Latitude 24º27’S — Longitude 46º45’W), naufragando o primeiro, com perda de corpo e faculdades, sofrendo o segundo avarias na proa, mas conseguindo chegar a salvamento ao porto de Santos, conduzindo os náufragos.

O fato foi objeto de inquérito na Capitania dos Portos do Estado de São Paulo.

Em sessão de 1.º de julho de 1947, êste Tribunal Marítimo julgou o abalroamento culposo e por êle responsável, por imprudência, Samuel André Senos, imediato do “Araponga” e oficial de quarto por ocasião do acidente, a quem puniu com a multa de mil cruzeiros (Cr\$ 1.000,00) e custas do processo, por incurso na letra f) do Artigo 61, do Regulamento aprovado pelo Decreto número 24.585, de 5 de julho de 1934.

Consubstanciando o julgamento, o acórdão descreve pormenorizadamente as circunstâncias, em que o abalroamento ocorreu, demonstrando que, não fôra a manobra desorientada e imprudente do oficial de serviço no passadiço do “Araponga”, os navios passariam safos.

A êste acórdão foram interpostos os presentes embargos infringentes, que o Tribunal conheceu e estudou em caráter de revista, na forma do disposto no artigo 192 do Regimento Interno.

Alegando ter legítimo interesse econômico no feito (Artigo 188 do Regimento Interno), a Companhia Nacional de Navegação Costeira — Patrimônio Nacional, armadora do “Araponga”, ofereceu embargos, cujos argumentos mais fortes invocados na sustentação, se resumem a seguir:

a) o acórdão decidiu pela culpa do “Araponga”, no abalroamento com o “Venus”;

b) ambos os vapores navegavam sem faróis, conforme instruções das autoridades navais, durante a guerra, o que consta do referido acórdão;

c) a jurisprudência do Tribunal Marítimo é uniforme em julgar fortuito o abalroamento ocorrido em tais condições especiais de navegação;

d) o voto vencido do juiz Stoll Gonçalves, opinando pelo arquivamento do processo, dada a fortuidade do acidente, apoiou-se na referida jurisprudência e deve prevalecer, por equidade;

e) o caso em tela apresenta perfeita analogia com o do abalroamento entre o vapor "Araribá" e o iate-motor "Piratininga" (processo número 928), atribuído à fortuna de mar;

f) os vapores "Araponga" e "Venus" se avistaram a tão curta distância, que a abalroação era inevitável, atendendo-se ainda à situação de ansiedade e expectativa, motivada pela navegação sem faróis, em tempo de guerra;

g) em reformando a decisão recorrida, para adotar a doutrina do voto vencido, o Tribunal Marítimo restauraria a uniformidade da sua jurisprudência, fazendo justiça (fólias 79, 87, 88, 89).

O piloto Samuel André Senos, na sustentação dos embargos, adotou os mesmos fundamentos.

A Procuradoria, por intermédio do dr. 1.º procurador, apresentou a seguinte contestação:

"O V. acórdão embargado, em que pesem as razões dos ilustres opositores, realizou o Direito e fêz Justiça, mesmo em relação aos fundamentos agora apontados para ilidir as razões de decidir da V. decisão embargada. Efetivamente, o argumento agora invocado pelos ilustres opositores é a falta de visibilidade agravada pela necessidade de ser feita a navegação às escuras, em tempo de guerra. O argumento, porém, é inaceitável, uma vez que o próprio embargante, a fls. 7, a alguma distância pôde ver o "Venus", a tempo de se desviar utilmente, o que aliás, parece haver procurado fazer, mas para o lado em que não devia fazê-lo, desrespeitando as regras gerais de navegação, dando isso lugar a que se atravessasse à proa do "Venus", tornando-se, portanto, o verdadeiro abalroador, por se ter oferecido à colisão. Nesse sentido se orientou judiciosamente o V. acórdão embargado, que reconheceu a culpa do "Araponga", isto é, do embargante e, numa verdadeira relação de causa e efeito, da outra embargante, isto é, da armadora, cujos embargos são mera reprodução dos que foram opostos pelo responsável pelo "Araponga". É bem de ver que, conhecendo dos embargos opostos, deve o Egrégio Tribunal Marítimo desprezá-los e manter a decisão embargada, pelos seus fundamentos, que são conformes ao Direito e à Justiça (fls. 105-107).

Vistas e estudadas as peças do processo, em caráter de revista, verifica-se que segundo os depoimentos prestados no inquérito, assim descrevem o acidente os tripulantes de serviço nos dois vapores:

Os do "Araponga" declaram que o navio desenvolvia marcha de sete e meio nós e navegava ao rumo 260º de agulha, reinando tempo encoberto; às cinco e meia horas, a ilha Queimada Grande demorava pelo através de bombordo, na distância de duas milhas; nesta ocasião, o rumo foi alterado para 245º da agulha, consoante as ordens do capitão; ao fazer-se a guinada para esta alteração de rumo, o marinheiro de vigia avisou que divisava uma fumaça um pouco por boreste, parecendo ser de um navio, pelo que o imediato

mandou que o timoneiro carregasse mais leme a bombordo e que fossem acesos os faróis de navegação; nesta ocasião, o referido oficial notou um vulto sem luzes, que rapidamente se aproximava, ocorrendo o abalroamento logo após, tendo sido o "Araponga" atingido na altura do compartimento de máquinas, na pôpa, a boreste, por cujo rombo nas obras vivas a água rapidamente penetrou, fazendo o casco derrabar acentuadamente; prevendo o perigo de naufrágio, o capitão ordenou arriar balsas e baleeiras, nas quais a guarnição embarcou; por volta das oito horas e quarenta minutos o "Araponga" foi a pique, indo os tripulantes para bordo do "Venus", que os conduziu para Santos, onde chegaram no mesmo dia.

O capitão do "Venus", que era o oficial de quarto, e os marujos que serviam como timoneiro e vigia, disseram que, desenvolvendo marcha de seis nós, o navio rumava aos 65º da agulha, próximo à ilha Queimada Grande, quando às cinco horas e trinta e cinco minutos, avistou-se por bombordo, distante cerca de meia milha, um navio que navegava em rumo oposto e que passaria safo; quase ao defrontar o "Venus", o navio avistado iluminou os faróis do tope e de bombordo, passando a guinar para bombordo, até atravessar-se à proa do "Venus", cujo capitão ordenou que a máquina trabalhasse atrás-tôda-fôrça, leme carregado a boreste, manobra assinalada por três apitos; a despeito desta providência, o "Araponga" veio bater com a alheta de boreste de encontro à roda de proa do "Venus", aproximadamente às cinco horas e quarenta minutos. Após recolher os naufragos do "Araponga", o "Venus" procurou arribar a Santos, onde aportou às dezesseis horas e meia do mesmo dia 12 de junho.

Analisando-se estas declarações, conclui-se que as dos tripulantes do "Venus" se coordenam melhor com as condições em que ocorreu o abalroamento.

Não resta dúvida que o oficial de quarto no passadiço do "Araponga", ao regressar do camarim de navegação, onde fôra consultar a carta náutica (depoimento de fls. 26-28), fêz alterar o rumo, sem vigiar atentamente o horizonte, quando os navios trafegavam sem faróis, o que exigia redobrada vigilância.

Ao ser alertado pelo vigia de que um pouco por boreste da proa (cerca de cinco graus), era avistada uma fumaça, parecendo provir de algum vapor, o referido oficial devia ter procurado ver o que se anunciava, antes de mandar guinar a bombordo ou fazer manobra de leme, mesmo que para isso fôsse necessário parar a máquina.

O vulto e a fumaça avistados quase de roda-a-roda, podiam ser: um vapor que navegava em rumo posto; outro que seguisse ao mesmo rumo e estivesse sendo alcançado; uma embarcação parada ou desgovernada; um navio que cruzasse a rota do "Araponga"; isto nas condições excepcionais de navegação sem luzes, em tempo de guerra, quando o risco de abalroação era constante durante a noite, reclamando precauções adequadas.

A prova circunstancial indica que os navios navegavam em rumos opostos e paralelos e que passariam safos bombordo com bombordo, se não fôsse a intempestiva guinada do "Araponga" para bombordo, quando os dois vapores quase se defrontavam, não permitindo por isso que a manobra de inversão de marcha executada pelo "Venus" surtisse efeito para paralisar o seguimento.

Calculada a hora legal do nascer do sol para o dia 12 de junho de 1943, na zona em que ocorreu o acidente, verificou-se ter sido

às seis horas e quarenta e oito minutos, aproximadamente, devendo-se admitir, em consequência, que uma hora antes, quando ocorreu o abalroamento, não reinasse intensa escuridão da noite, por isso que a ilha Queimada Grande era visível e os navios se avistaram reciprocamente cerca de dez minutos antes do desastre, distantes aproximadamente uma milha.

Características do "Araponga", comandado pelo capitão Pedro Américo de Queiroz Albuquerque: vapor cargueiro monoélice — comprimento 54,90m — bôca 8,63m — pontal 4,52m — tonelagem bruta 736 — líquida 386 — máquina de tríplice expansão, potência de 600 c.v.

Propriedade da Navegação Rodolpho de Souza Limitada, comandado pelo capitão Jarbas Pinheiro Jobim, o "Venus" tem as seguintes características: vapor cargueiro monoélice — comprimento 50,25m — bôca 8,10m — pontal 3,30m — tonelagem bruta 329, tonelagem líquida 248 — máquina de alta e baixa pressão, potência de 280 c.v.

Isto pôsto:

Considerando que dos autos resulta provado que o abalroamento ocorreu por culpa do oficial de quarto no passadiço do "Araponga", ao ordenar uma manobra de leme, sem haver antes identificado a situação em que navegava o navio cujo vulto fôra avistado pelo vigia;

Considerando que o caso dos autos não tem semelhança com outros abalroamentos ocorridos durante o tempo da guerra e que o Tribunal Marítimo julgou resultantes de caso fortuito ou de força maior;

Considerando que as razões dos embargos nada articularam que fôsse capaz de ilidir os fundamentos da decisão recorrida:

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por maioria de votos, conhecer dos embargos, para negar-lhes provimento, mantendo a decisão embargada. Custas da lei — P.I.C.R. — Rio de Janeiro 26 de fevereiro de 1948. — *Gustavo Goulart*, vice-almirante, presidente — *Francisco José da Rocha*, relator dos embargos — *Américo de Araújo Pimentel* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Adolpho Martins de Noronha Torrezão* — *João Stoll Gonçalves*; vencido; dou provimento aos embargos, para reformar a decisão embargada, isentando de responsabilidade o segundo embargante, em face das circunstâncias então vigentes na navegação.

Fui presente: *Carlos Américo Brasil*, 1.º procurador.