

PROCESSO N.º 2.281

ACÓRDÃO

Abalroamento. Naufrágio de um dos navios. Perda de corpo e faculdades. Infração dos artigos 18 e 29 do Regulamento para Evitar Abalroamento no Mar. Culpa de um dos capitães. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os autos, cujo processo se baseia no inquérito a que se procedeu nas Capitanias dos Portos do Distrito Federal e dos Estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, relativamente ao abalroamento entre o navio-a-motor "Rio Anil" e o paquete "Santarém", oito milhas a lesnordeste do farol de Cabo Frio, às vinte e duas horas e cinquenta e cinco minutos do dia 18 de janeiro de 1952, naufragando o primeiro, com perda de corpo e faculdades.

Dados característicos: "Rio Anil" — cargueiro, pertencente a Guaraci Almeida Costa, inscrito no pòrto do Rio de Janeiro, comandado pelo segundo-pilòto Alufisio Aurélio Cavalcanti de Avelar — casco de aço — comprimento 58,52m — bôca 9,17m — pontal 2,67m — calado máximo 2,27m — tonelagem bruta 629 — tonelagem líquida 366 — expoente de carga 586 toneladas — aparelho motor constituído por dois motores Diesel, cada um capaz de desenvolver potência de 500 cavalos-vapor, que acionavam dois hélices; "Santarém" — navio misto, para transporte de passageiros e carga, pertencente ao Lóide Brasileiro (Patrimônio Nacional), inscrito no pòrto do Rio de Janeiro, sob comando do capitão-de-longo-curso Raul Francisco Diégoli — casco de aço — comprimento 127,85m — bôca 16,61m — pontal 8,73m — calado máximo 8 metros — tonelagem bruta 6 757 — tonelagem líquida 4 212 — expoente de carga 7 860 toneladas — máquina a vapor, de quadr-unla expansão, potência de 5 418 cavalos efetivos, acionando um hélice.

Pelo documento de fls. 9, sabe-se que o "Rio Anil" estava segurado na Firemen's Insurance Company of Newark, pelo valor de quatro milhões de cruzeiros (Cr\$ 4.000.000,00), nenhuma informação havendo quanto ao seguro das cargas que transportava.

As circunstâncias em que o abalroamento ocorreu, fôram descritas diferentemente pelo pessoal dos dois navios, tornando-se impossível conciliar o testemunho de cada lado, em consequência da contradição fundamental entre as versões produzidas no inquérito.

O capitão Avelar, do "Rio Anil", sustenta que procedia de Salvador e Ilhéus, com destino a Rio de Janeiro e Santos; que

navegava ao rumo 250º da agulha, desenvolvendo o navio marcha média de seis nós, tendo sido avistado o farol de Cabo Frio às vinte horas; às vinte e uma horas alterou o rumo para 260º, para montar o farol na distância de cinco milhas; reinava tempo bom e claro, vento moderado de sueste, mar chão, boa visibilidade; no passadiço encontravam-se também o contramestre, o timoneiro e o vigia; às vinte e duas horas e trinta minutos, avistou pela bochecha de boreste, os faróis dos topes e de boreste do "Santarém", que navegava em rumo oposto e que passaria safo por boreste; quando muito perto o navio avistado emitiu um apito curto e guinou todo a boreste; na iminência da abalroação mandou carregar o leme do "Rio Anil" todo a boreste, sem emitir o sinal sonoro regulamentar, por não estar funcionando o apito elétrico; o "Santarém" bateu de proa no costado de vante e a boreste do "Rio Anil", estando este com o motor de boreste parado para acelerar o giro pelo mesmo bordo; após o abalroamento, mandou sondar os porões e, verificado que faziam água, as bombas começaram a funcionar para esgotar o compartimento alagado; demandou então a enseada do Forno, para varar na praia, mas, decorridos quarenta minutos de marcha, o "Rio Anil" adernou para boreste e afundou, a tripulação conseguindo embarcar nas duas baleeiras, tendo alcançado a praia de Cabo Frio às cinco horas do dia 19, etc. (depoimento fls. 14/15).

O contramestre José Alves de Aquino, afirmou que se encontrava no passadiço, em companhia do capitão, do timoneiro e do vigia; *navegava-se ao rumo 260º da agulha, passando-se depois a navegar ao rumo 250º*; avistou pela bochecha do boreste os faróis dos topes e depois o de boreste do "Santarém", que em rumo oposto, passaria a um quarto de milha a boreste do "Rio Anil"; já muito próximo, o "Santarém" guinou repentinamente para boreste, emitiu um apito curto e bateu de roda-a-roda no costado de boreste do "Rio Anil"; ao perceber esta guinada o capitão mandou meter o leme toda a boreste, o que não evitou o choque; verificou que o "Rio Anil" tinha um grande rombo no costado, a meio comprimento do casco, por onde penetrava água em grande quantidade, pois as bombas de esgôto não deram vencimento; na iminência da abalroação, o capitão *mandou parar a máquina de bombordo, ficando a de boreste dando adiante tôda-fôrça*, para auxiliar o giro (sic); o "Santarém" ficou parado nas proximidades, fazendo sinais Morse luminosos; rumando para a enseada do Forno, e após quarenta minutos de navegação, o "Rio Anil", deu à banda e soçobrou, com tempo apenas para a guarnição embarcar nas duas baleeiras, não podendo ser salvos os documentos de bordo e os pertences da tripulação, etc. (depoimento de fls. 16/17).

João Evangelista da Silva, timoneiro, declarou ter assumido o governo do leme *às vinte e duas horas, aпроado aos 260º da agulha; às vinte e duas horas e trinta minutos, aproximadamente, o capitão mandou governar ao rumo 250º; esta alteração de rumo foi feita ao serem avistadas duas luzes brancas dos mastros e a luz verde de um navio que vinha em rumo oposto*; a luz do farol de Cabo Frio estava à vista; quando muito perto, o navio avistado deu uma guinada brusca para boreste, abalroando a tôda-fôrça da máquina o "Rio Anil". a boreste, causando-lhe um grande rombo, etc. (depolmento de fls. 19/19-v).

Júlio Paulino de Souza, vigia, disse que pela bochecha de boreste do "Rio Anil" avistou os dois faróis dos topes e o farol verde do "Santarém", e que este, quando muito próximo, emitiu um apito e guinou repentinamente para boreste, abalroando e causando um

grande rombo no costado do "Rio Anil"; lembrava-se de *haver o capitão alterado o rumo para passar mais ao largo do farol de Cabo Frio*, etc. (depoimento de fls. 18/18-v).

O capitão Diégoli, do "Santarém" afirmou que navegava ao rumo verdadeiro 52° (68° da agulha padrão e 72° na agulha de governo), estando o farol de Cabo Frio montado e à vista pela pôpa, quando apareceu pela amura de bombordo o "Rio Anil", mostrando as luzes verde e vermelha das bordas e a branca do tope; deu então ordem ao timoneiro que guinasse oito graus a boreste; notando que o navio avistado governava mal, porque ora mostrava um farol de borda, ora mostrava outro, mandou carregar o leme a boreste e emitir um apito curto, para assinalar a manobra que executava; não obstante, o "Rio Anil" guinou a bombordo, abalroando o "Santarém" na amura de bombordo, de raspão; na iminência da abalroação ordenou que a máquina trabalhasse atrás-tôda-fôrça; após o choque o "Rio Anil" contornou o "Santarém" e afastou-se navegando aparentemente no rumo a que fôra avistado anteriormente, o "Santarém" permaneceu no local, e às vinte e três horas e cinquenta e cinco minutos, comprovado que nada impedia o prosseguimento da viagem e nenhum socorro fôra solicitado pelo "Rio Anil", que era avistado distante e na direção de Cabo Frio, continuou viagem com destino à Vitória (depoimento de fls. 68/69).

O primeiro-pilôto Arlí Ramalho Rocha, oficial de quarto no passadiço do "Santarém", assim descreveu os fatos: cêrca das vinte e duas horas e trinta e cinco minutos avistou a bombordo, o farol vermelho do "Rio Anil"; recomendou ao timoneiro "*nada a bombordo*" (evitar guinadas a bombordo); decorridos uns quatro minutos chegou o capitão ao passadiço, vindo da cabina radiotelegráfica, na ocasião em que o navio avistado apresentava os dois faróis das bordas; o capitão ordenou ao timoneiro que guinasse oito graus a boreste e fêz soar um apito curto; decorridos cinco minutos, verificando que o "Rio Anil" navegava a proa do "Santarém", o capitão ordenou carregar todo o leme a boreste, emitindo outro apito curto; em seguida a máquina foi parada, passando a trabalhar atrás-tôda-fôrça; entretanto, o "Rio Anil" guinava sempre a bombordo, sem emitir qualquer sinal sonoro, até abalroar o "Santarém", de raspão, etc. (depoimento fls. 69-v/70-v).

Assim depôs o timoneiro Reinaldo Gimeno Moreira; governava aos 72° da agulha de governo, rumo que recebeu do timoneiro que substituíra às vinte e duas horas; recebeu ordem do pilôto para evitar guinadas a bombordo; chegando ao passadiço, o capitão ordenou guinar oito graus a boreste, governando então aos 80° da agulha de governo; neste momento foi emitido um apito, indicando guinada a boreste; decorridos três ou quatro minutos, o capitão fêz soar novo apito e ordenou carregar o leme todo a boreste, parou a máquina e deu tôda-fôrça-atrás; neste momento o declarante procurou ver, do seu pôsto, o que havia pela proa, tendo avistado um farol branco e outro verde mais baixo, que se aproximavam na direção da amura de bombordo do "Santarém" ouvindo pouco depois o ruído do abalroamento; neste momento disse ao capitão que eram vinte e duas horas e cinquenta e cinco minutos e que o navio estava a proa aos 150° da agulha de governo; etc. (depoimento fls. 77-v/78).

Depuseram ainda o imediato, o terceiro-maquinista (de quarto na casa de máquinas) e seis passageiros; dos últimos, sômente o de nome Murilo José de Melo estava no convés e presenciou o abalroamento; disse que estava no castelo quando avistou o "Rio

Anil" a certa distância, o qual ora guinava para a direita, ora para a esquerda; ouviu o "Santarém" dar um apito forte e demorado, quando lhe parecia que o outro navio ainda podia evitar o choque; dirigiu-se então para ré, afim de avisar a algum tripulante o que estava observando; viu então que o "Santarém" guinava a boreste; voltou ao castelo, na ocasião em que o "Santarém" emitiu o segundo apito, cerca de cinco minutos depois do primeiro; viu então o "Rio Anil" bater a bombordo do "Santarém", na altura do tanque do bico de proa, ficando ambos os navios colados por algum tempo, desprendendo-se depois, em marcha atrás; disse que viu bem os faróis branco e vermelho do "Rio Anil" (depoimento de fls. 75-v/76).

Na vistoria a que foi submetido no porto de Vitória, o "Santarém" apresentava as seguintes avarias, conforme verificaram os peritos da Capitania: na proa, a bombordo, a cerca de um metro do talhamar, havia uma massa com um rombo de trinta por dez centímetros (0,30m x 0,10m) em forma irregular, na direção da marca dos dezanove pés de calado; trinta centímetros (0,30m) para ré desta massa na direção da marca dos dezoito pés, havia outra massa, com ruptura; na primeira massa havia falta de dois rebites, e aluimento de seis; em consequência do rombo, uma cantoneira do tanque do bico de proa, a bombordo, ficou deslocada; talhamar em perfeito estado, não apresentando qualquer vestígio de abalroamento; reparação avaliada em quinze mil cruzeiros, (Cr\$ 15.000,00) (Auto de exame pericial fls. 83).

Com vista dos autos, o então dr. 2.º adjunto-de-procurador representou contra Aluizio Aurélio Cavalcante de Avelar e Raul Francisco Diágoli, capitães, respectivamente do "Rio Anil" e do "Santarém", apontando-os responsáveis pelo abalroamento, que considerou resultante de erro de navegação, porque ambos os capitães teriam evitado o acidente, se não persistissem nas manobras que executavam.

Os representados constituíram advogado, apresentaram defesa e juntaram documentos.

O primeiro somente na fase da instrução juntou um recorte da carta náutica, onde estavam traçadas posições sucessivas de ambos os navios, representando as circunstâncias do acidente, consoante os depoimentos do inquérito. Com referência ao gráfico n.º 1, feito com tinta preta, consta o seguinte: "Pelos depoimentos dos tripulantes do "Santarém", o "Rio Anil" apareceu pelo seu bombordo, mostrando o farol encarnado em alguns depoimentos e os dois faróis de borda, em outros depoimentos. Como se vê pelo gráfico, não deveria ocorrer nenhum abalroamento e muito menos houve qualquer razão para o "Rio Anil" guinar para bombordo, em qualquer distância que se achasse do "Santarém". Houve, sim, falha do "Santarém" em não abrir logo substancialmente para boreste, conforme lhe competia."

Relativamente ao gráfico n.º 2, colorido de vermelho, está assinado o seguinte: "Pelos depoimentos dos tripulantes do "Rio Anil", ambos os navios mostravam os faróis verdes e iam passar no través à distância de um quarto de milha. Muito próximo ao "Rio Anil", como este governasse mal, o "Santarém" resolveu guinar todo a boreste e assim foi chocar-se com o "Rio Anil", pegando-o pelo seu boreste" (fls. 129).

Na defesa prévia, o segundo representado prometeu provar:

1.º) que todas as precauções foram tomadas pelo "Santarém" para evitar abalroação, executando as manobras previstas no regulamento, inclusive as medidas *ad-cautela*:

2.º) que enquanto guinava a boreste, para distanciar-se do "Rio Anil", este guinou a bombordo, em rumo transversal ao sentido da translação seguida pelo primeiro, o que indica desconhecimento completo das regras para evitar abalroação, por parte do dirigente do "Rio Anil";

3.º) que o abalroamento ocorreu na posição de coordenadas: 22º 57' de latitude sul e 41º 53',3 de longitude oeste, demorando o farol de Cabo Frio aos 243º distante 8 milhas;

4.º) que toda a culpa pelo desastre cabia única e exclusivamente ao "Rio Anil", considerando-se que a bordo do "Santarém" foram efetuadas as manobras indicadas pela boa marinheira e adotadas as precauções recomendadas para evitar acidentes no mar. (fls. 114/117).

Estão nos autos os seguintes documentos: manifesto de carga do "Rio Anil" e a justificação requerida pelo capitão deste, e que foi processada no Juízo de Direito da Comarca de Cabo Frio; cópias da ata de deliberação e do protesto marítimo lavrados no diário da navegação do "Santarém"; desenhos da derrota deste, assinalando o local do abalroamento por marcações dos faróis de Cabo Frio e da Lajinha; fotografias da proa mostrando a avaria; diversos documentos do capitão endereçados às autoridades de Vitória e ao diretor do Lóide Brasileiro; pública forma dos autos de ratificação do protesto marítimo feita perante o Juiz de Direito da 3.ª Vara, em Vitória; traslado dos diários de navegação e de máquinas.

Encerrada a dilação, o dr. procurador reservou-se para dizer em plenário.

O primeiro representado, alegando a final, apreciou os depoimentos do inquérito, concluindo pela falta de iniciativa do capitão do "Santarém", ao observar que o "Rio Anil" governava mal, o que representou infração do disposto no art. 29 da Convenção Internacional, que responsabiliza qualquer capitão pela omissão de precauções exigidas pela prática da vida do mar ou pelas circunstâncias especiais do caso, para evitar qualquer acidente; analisou várias hipóteses criadas pela divergência dos depoimentos, chegando à conclusão de que os navios se avistaram quase de roda-a-roda, art. 18, um mostrando o farol verde ao outro e assim passariam safos e a pequena distância boreste com boreste, a guinada do "Santarém" para boreste, quando devia fazê-lo para bombordo, provocando o abalroamento; estava, portanto, provada a culpa do capitão do "Santarém" e a inocência do capitão do "Rio Anil" (fls. 199/201).

O segundo representado nada alegou a final.

A navegação foi plotada na carta náutica, com os elementos constantes dos autos, verificando-se que o "Santarém" navegava na rota usual, desenvolvendo marcha de nove nós.

O mesmo não pôde ser feito quanto à derrota do "Rio Anil", por faltar a transcrição dos assentamentos do diário da navegação, livro desaparecido no naufrágio, havendo mesmo contradições, entre o que declarou o capitão, relativamente aos rumos a que navegou, e o que disseram a respeito o contramestre e o timoneiro.

Se admitir-se como verdadeira a afirmação do capitão Avelar, de que o "Rio Anil" navegava aos 250º da agulha (rumo verdadeiro 233º) e que alterou o rumo para 260º da agulha (Rv 243º) às 21 horas, para passar a cinco milhas do farol de Cabo Frio, iria navegando por fora da rota seguida pelo "Santarém", devendo os navios passar por boreste um do outro, distante cerca de quatro e meia milhas, na ocasião em que se abalroaram.

É mais provável que tivesse ocorrido o que disse o timoneiro: navegava-se ao rumo da agulha 260° (Rv 243°), alterado depois para 250° (Rv 233°), ao serem avistados os faróis do "Santarém", o que indica guinada a bombordo e não a boreste, como se afirmou.

A prova circunstancial é toda no sentido de ser admitida como verdadeira a história contada pelo pessoal do "Santarém", porque este navio sofreu avarias somente a bombordo da proa, indicando que guinava a boreste, enquanto que a avaria no "Rio Anil" foi a boreste, mostrando assim que guinara a bombordo.

Se os fatos se passassem como afirmaram as testemunhas do "Rio Anil", este com a máquina de boreste parada e a de bombordo adiante, giraria rapidamente para boreste e não seria abalroado a boreste, se bem que o contramestre declarasse que o motor que parou foi o de bombordo, o que configura o giro para bombordo.

Para o abalroamento ocorrer como disseram os tripulantes do "Rio Anil", seria admitir que o capitão do "Santarém" tivesse intenção de afundar o navio avistado, o que é absurdo e contraria todas as probabilidades náuticas, sabendo-se que reinava boa visibilidade.

Tudo faz crer que os navios se avistassem quase de roda-a-roda, e que passariam safos, bombordo com bombordo, se ambos tivessem guinado para boreste, como fez o "Santarém".

No "Rio Anil" houve interpretação errônea dos faróis do navio avistado, por parte de quem se encontrava de quarto no passadiço, porque nada explica a guinada para bombordo, na direção do navio que se procurava evitar e que por duas vezes assinalou a manobra que executava e ainda acionou o propulsor em marcha toda-fôrça-atrás, na iminência da abalroação, tanto que por ocasião do abalroamento estava aproado aos 150° da agulha de govêrno, indicando uma alteração de 78° para boreste.

Por estes fundamentos e por tudo o que dos autos se conclui:

Acordam os Juizes do Tribunal Marítimo por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: abalroamento; submersão do "Rio Anil" com o corpo e faculdades; avarias na proa do "Santarém", a bombordo, próximo ao talhamar; prosseguimento da viagem do "Santarém"; b) quanto à causa determinante: manobra errônea do "Rio Anil", navegando na direção do "Santarém", o que foi a causa do abalroamento, infringindo, assim, o disposto nos artigos 18 e 29 do Regulamento para Evitar Abalroamento no Mar; c) julgar culpado pelo acidente por negligência o representado Aluizio Aurelio Cavalcante de Avelar, capitão do "Rio Anil" por incurso na letra "i" do artigo 124 da lei 2.180, de 1954, aplicando-lhe a pena de repreensão, na forma da letra "a" do artigo 121 da mesma lei. Isentar de culpa o representado Raul Francisco Diégoli, capitão do "Santarém". — P.C.R. — Rio de Janeiro, 13 de maio de 1955. *Humberto de Arêa Leão*, almirante-de-esquadra, presidente — *Francisco José da Rocha*, relator — *João Stoll Gonçalves* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Agnello de Azevedo Mesquita* — *Gilberto Lavanère Wanderley*. Fui presente: *Eduardo Maya Ferreira*, 1.º adjunto-de-procurador.