

PROCESSO N.º 2.710

ACÓRDÃO

Encalhe e naufrágio. Navio ancorado na costa, por avaria nos motores, fica à matroca, ao rebentar-se a amarra e dá à costa. Fortuna de mar. Arquivamento do processo.

Vistos, relatados e discutidos êstes autos do processo n.º 2.710, dêles consta que:

O vapor brasileiro "Areia Branca", de propriedade e arimação da Navegação São Jorge, com sede na Capital Federal, sob o comando do 2.º piloto João Cleóphas, encalhou e naufragou às primeiras horas de 14 de agosto de 1954, na praia do Acuípe, 17 milhas ao sul de Ilhéus, litoral baiano. Segundo a provisão junto aos autos, trata-se de navio de 98,82m de comprimento, 15,27m de boca, 765m de pontal; 3 273 tb e 1 831 tl; dois motores Diesel e três auxiliares. Construído de aço, era antiga barcaça de invasão, com nova proa adaptada à navegação comercial.

1. Deixou o porto do Rio de Janeiro, em viagem redonda até Salvador, devidamente aparelhado; vistorias em dia. Saiu de Salvador no dia 6 de agosto, às 10,25 h; às 16,30 h parou os motores, por ter-se partido um tubo do manômetro de pressão, e 30 minutos depois prosseguiu. No dia seguinte, às 3,30 hs., nova parada, por se ter quebrado uma castanha do acoplamento da bomba do motor auxiliar n.º 1, peça que foi substituída pela do auxiliar n.º 2. Durante esta segunda parada, foram feitas tentativas para o funcionamento do motor auxiliar n.º 2, sem resultado. Aquêlê primeiro motor, já então em funcionamento com a utilização da bomba do segundo, foi experimentado durante várias horas, até que, às 7,30h., apresentou-se novo defeito (ruptura do eixo da bomba injetora), a viagem prosseguiu. Entretanto, no mesmo dia 7, às 15,45 h, o 1.º motorista comunicou que estava impossibilitado de fazer o reparo por bordo. E como não conseguisse pôr em funcionamento o motor avariado, o capitão resolveu ancorar às 16 horas, o que fez com três manilhas de amarra, a 3,5 milhas do litoral e na posição 15º 06' S — 39º Oeste, isto é, na altura da praia do Acuípe, próximo à foz do Tairí ou Una. No dia 8, às 8,30, acompanhado por um mecânico e dois marinheiros, foi em baleeira, a Ilhéus, levando a peça avariada. Pediu o auxílio da Capitania e, mesmo sendo feriado, conseguiu os reparos na oficina da Estrada de Ferro e regressou para bordo no dia 9, às 19 horas. Trabalhou-se na recolocação da peça durante tôda noite.

No dia 10, às 16,30 estando o motor em funcionamento, deliberou-se arribar a Ilhéus, no dia seguinte, pois havia necessidade de carregar os acumuladores. Tempo bom, mar calmo. No dia 11, o motor não oferecia segurança e os acumuladores necessitavam de mais tempo para o carregamento. No dia 12, porém, o eixo da bomba novamente apresentou defeito. Por isso, foi radiografado ao agente de Ilhéus pedindo a remessa de uma bomba nova, já naquela cidade desde a véspera, e que fôra enviada pela armadora, do Rio de Janeiro. Já então o tempo começava a piorar, tornando-se ameaçador. Como a remessa daquela peça não se pudesse fazer, devido à falta de embarcações e ao estado do mar (docs. de fls. e fls.) foi, às 13 horas, passado um rádio à Capitania, pedindo reboque até o porto (doc. de fls.). Ao mesmo tempo, diante do estado do mar encapelado e do vento fresco, mandou o capitão arriar mais duas quarteladas de amarra, passando assim a ficar com 75 braças.

As 24 horas o vigia avisou que o navio parecia derivar para a rebentação. Dado o alarma, constatou-se que a amarra partira-se. Todas as medidas foram improficuas, pois o navio foi encalhar a 100 metros da praia. No dia 14, diante do furor das vagas, parte da tripulação passou-se para terra, ficando a bordo o capitão, o imediato e alguns homens. Compareceu o agente da Capitania que, nos dias 14, 15 e 16 não pôde subir a bordo, devido ao estado do mar, que, no dia 16, dobrou de violência e a 17 já estava o navio alquebrado e atravessado, com a casa de motores inundada, a água atingindo o porão de proa. A tripulação acampada na praia, passou a retirar os acessórios e a salvar parte da carga, como tambores etc.. O carregamento compunha-se de 2.946.963 kg., do valor aproximado de 25 milhões de cruzeiros. Do salvamento encarregaram-se os seguradores.

O relatório do inquérito, depois de analisar tôdas as circunstâncias do acidente, reconhece os esforços da tripulação e a ausência de qualquer culpa da parte desta. Termina por considerar o fato resultante de fortuna de mar.

Para esclarecimento deve-se acrescentar que a Capitania não realizou a perícia no navio. Para supri-la, passou a fazer referência à vistoria judicial efetuada a requerimento do armador, e à qual compareceram também os seguradores. No laudo, os peritos afirmam:

“1. Que a carga ficou danificada na sua maior parte;

2. encontraram o navio adernado longitudinalmente à praia e a 100m desta; fendas no costado; porões e casa dos motores alagados, inclusive refeitório dos oficiais, onde a água penetrara pelas janelas, por força das vagas;

3. o navio sem possibilidade de ser salvo, por estar o casco partido a meia-nau. A amarra com boa conservação e que somente uma força imprevista e indomável, como a tempestade que suportou e os balanços, poderiam quebrá-la. Estava a carga perfeitamente distribuída (sacaria, fardos, tambores, caixaria e diversos);

4. atribuíram o desgarro ao forte temporal, que provocou grandes balanços, sendo o navio trazido à praia pelas vagas e ventos. Que nada, evidentemente,

podia a tripulação fazer com os recursos de bordo, para evitar a deriva, às escuras e sob temporal;

5. não puderam examinar os motores, por estarem submersos.

6. quanto aos quesitos dos seguradores, responderam que, depois mesmo da primeira parada, não podiam ser previstas as avarias seguintes, porque os motores voltaram a funcionar; o navio possuía cinco motores, sendo 2 principais e 3 auxiliares; quanto aos auxiliares, funciona sempre um, em viagem; se este parasse, poderia ser substituído por um dos outros; juntaram a relação da carga salva, no valor de Cr\$ 16.031.936,50."

Junto aos autos: termos das vistorias periódicas, licença de tráfego, passe de saída, provisão, certidão do tempo (confirmando o mau estado deste no período antes, durante e depois do acidente); protesto ratificado, cópias de rádios diversos, extratos do diário, relação da carga, cartas das empresas de rebocadores e lanchas de Ilhéus, declarando a impossibilidade do reboque, socorros e remessa do material para bordo; certidão da vistoria judicial, faturas de reparos e certidão da escritura de hipoteca do navio ao Banco do Brasil, por 9 milhões de cruzeiros.

A Procuradoria, baseada nas conclusões do inquérito, opinou pelo arquivamento do processo, por tratar-se de acidente resultante de fortuna de mar.

No entanto, este Tribunal, por parecer do então relator, comandante Wanderley, mandou, em 23 de agosto de 1956, que se representasse contra o armador, o 1.º motorista e o capitão, pelos seguintes fundamentos:

a) contra o armador, "por manter em tráfego um navio, cuja instalação propulsora, possuindo três motores Diesel auxiliares essenciais à propulsão, só apresentava um em condições de operar, assim mesmo precariamente, estando os outros dois fora de serviço e em péssimo estado";

b) contra o 1.º motorista Argemiro Gomes de Oliveira, "por falta de zelo, permitindo que os motores funcionassem em más condições de conservação, com dois fora de serviço, e em péssima situação, e um em condições precárias, mas em serviço, e por não ter esclarecido suficientemente o capitão acerca dos riscos que corria (fls. 34-v.), garantindo, ao contrário, a segurança do funcionamento do sistema propulsor"; e

c) contra o capitão João Cleóphas, "por ter agido com imprudência, imperícia e negligência, fazendo-se ao mar com um só ferro no escovém e pronto a ser lançado; por ter fundeado com um só ferro e com filame insuficiente, em pleno mar, em condições perigosas, não largando o outro ferro, nem depois de ter caído mau tempo, só tentando fazê-lo ao partir-se a amarra, e com o navio em vias de encalhar; por não ter solicitado a tempo o auxílio de rebocador, quando fracassou a tentativa do reparo na bomba, deixando-se ficar fundeado em mar

aberto, mais de cinco dias, dos quais, mais de 24 horas com mau tempo, só pedindo socorro quando rompeu-se a amarra e na iminência do encalhe”.

Os representados, por seus advogados, contestaram os termos da representação; na instrução, arrolaram três testemunhas e juntaram documentos; arrazoaram afinal.

3. Os fatos podem assim ser resumidos:

1. Deixou o navio Salvador no dia 6, às 10,25, com todos os motores funcionando perfeitamente, chegando mesmo os dois auxiliares a trabalhar simultaneamente na desatracação;

2. No mesmo dia e 6 horas após a partida, houve pequena parada de 30m., para ligeiro reparo no manômetro;

3. No dia seguinte, às 3,30 horas, deu-se a segunda parada, para substituição da castanha de fibra do acoplamento do motor auxiliar n.º 1; feita a reparação, prosseguiu viagem, tudo perfeitamente em ordem;

4. Mas no mesmo dia, às 15,45, (12 horas, portanto, após a última parada), já ao sul de Ilhéus, apresentou-se defeito maior, que foi a ruptura da bomba injetora do motor auxiliar n.º 1; ante a dificuldade de pôr o de n.º 2 em função, utilizou-se primeiro a bomba do 2.º, ainda sem resultado; em virtude da situação, o 1.º motorista comunicou ao capitão ser impossível fazer o reparo por bordo.

5. Por isso, foi o navio fundeado 17 milhas ao sul de Ilhéus, com 3 quarteladas de amarra e a 3,5 milhas de terra, na altura da praia de Acuípe; o capitão seguiu no dia 8, pela manhã, para Ilhéus, em pequena embarcação-a-motor existente a bordo, acompanhado por um mecânico e dois tripulantes; levando a peça quebrada conseguiu, com o auxílio da agência da Capitania, fazer o reparo na Estrada de Ferro; no dia 9, estava a bordo, às 19 horas; imediatamente seguiu-se o trabalho de colocação da bomba reparada, com o auxílio de pilhas e lanternas; no dia 10, às 16,30, o motor pegou; deliberou a arribada a Ilhéus no dia 11, conforme rádio passado ao agente naquela cidade; mas esta arribada, de fato só poderia realizar-se no dia seguinte, por não estarem ainda devidamente carregados os acumuladores; neste sentido enviou outro rádio ao agente;

6) Mas, aconteceu que, a bomba, durante o trabalho, novamente avariou-se, não mais funcionando. Daí o rádio urgente pedindo a remessa da nova bomba que o capitão havia pedido ao Rio de Janeiro e que estava em Ilhéus desde o dia 11, não podendo ser enviada para bordo, por falta de embarcações, conforme provam os documentos de fls. e fls.; em virtude disto, o capitão solicitou, no dia 12, à Capitania, que obtivesse meios de comunicação com algum navio, a fim de rebocar o “Areia Branca” para o pôrto (cópia do rádio a fls., declarações no inquérito; protesto).

7. No dia 12, o tempo que até então era bom, mar calmo, começou a piorar, foram então largadas mais 2 manilhas de amarra, ficando o navio fundeado com 75 braças, em fundo de 13; durante todo o dia 13, aguardou-se a chegada da nova bomba. Caso sobreviessem novas dificuldades, a própria embarcação transportadora da bomba incumbir-se-ia do reboque;

8. No mesmo dia 13, cêrca das 24 horas, sob a ação do mau tempo, rompeu-se a amarra, com as conseqüências conhecidas; a certidão oficial mostra que, de fato, havia muito vento e mar grosso.

A representação contra o armador

É acusado de “manter um só motor-auxiliar em condições de operar, e assim mesmo em precárias condições, estando outros dois fora de serviço”.

Esta acusação originou-se de ter o 2.º motorista declarado no inquérito, que os outros dois não estavam em condições de funcionar. Na realidade, porém, não o estavam, porque o navio possuía dois motores-auxiliares em serviço. Estando um destes avariado, o que motivou a ancoragem do navio, o outro não pôde ser movimentado, apesar dos esforços; assim, a acusação partiu de uma premissa falsa; o motorista esclareceu tudo na instrução, quando declara a fls. 186 “perguntado se, quando o navio desatracou de Salvador, funcionaram os dois motores-auxiliares; respondeu que sim; perguntado se na viagem de regresso, quando ocorreu a primeira avaria no motor-auxiliar, foi pôsto em funcionamento o segundo; respondeu que tentara o funcionamento do segundo, sem contudo conseguiu-lo; perguntado por que não funcionou; respondeu que, apesar dos esforços, nada conseguiu e, reparado o primeiro, continuaram as tentativas quanto ao segundo; perguntado se o eixo da bomba do segundo foi aproveitado no primeiro, quando este avariou-se; respondeu que sim, tendo-se também partido, quando funcionava; perguntado como esclarece que, tendo declarado no depoimento da Capitania, que um só motor funcionava, passava a declarar que haviam dois motores-auxiliares em funcionamento; respondeu que, na resposta da Capitania, referia-se ao dia em que se partiu o eixo da bomba”; o 3.º motorista, inquirido na instrução, confirmou totalmente este depoimento.

Assim não se poderá, a justo título, declarar que o navio não estava em condições de trafegar, conforme é da representação. Navegou, sem o menor acidente, do Rio até Salvador; usou os dois motores-auxiliares para a desatracação neste pôrto. Passou a utilizar um só, como é da rotina, até 30 horas depois da partida, quando ocorreu a ruptura irreparável dos eixos da bomba do 1.º e 2.º motores, quando o deste passou a ser utilizado naquêle.

Parece, assim, que a única acusação contra o armador está elidida pela prova feita na instrução, corroborada pelos fatos que ocorreram na travessia. Ademais, as causas da avaria principal não puderam ser apuradas, por isso que a perícia foi obstada por estarem os motores submersos.

Em relação ao bom estado de navegabilidade do navio, a presunção que gera a vistoria não foi destruída por provas ou fatos.

Perfeito funcionamento dos 4 motores à saída do Rio e de Salvador. E para confirmar o dever da "duo-diligence", o armador juntou a fls. 124/126 dos autos, faturas das obras que antes da viagem realizara nos motores. Contas no valor de Cr\$ 87.632,00, copiadas a fls. 253, 257 e 258 do livro dos Estaleiros Tecnal. O relator ouviu o diretor técnico dos Estaleiros e, em audiência, procedeu-se à conferência, conforme termo nos autos. Trata-se de desmontagem, reparos, limpeza e recondicionamento de todos os motores, inclusive bombas e acoplamentos.

Eis porque o fundamento da representação esvai-se diante da prova e do conjunto de fatos, que se completaram, por fim na instrução. Diligência ordinária, a esperada e exigida pela lei e pela doutrina, antes de iniciada a viagem ou qualquer travessia. É o princípio tradicional que vem do *Harter Act*, das Regras de Haia, da Convenção de 1924 e que se refletiu na jurisprudência universal. Este Tribunal teve a oportunidade de apreciar tôda a doutrina, no caso decidido há anos, do vapor "Bandeirante" e na sua biblioteca possui um trabalho digno de encômios, e de Euclides Hude "Essai sur l'Innavigabilité du Navire" ou ainda na obra de Knaught, tão conhecida.

O chefe de máquinas

É acusado de "falta de zêlo, permitindo que os motores funcionassem em más condições de conservação, com dois fora de serviço" e "por não haver esclarecido suficientemente o capitão, acêrca dos riscos que corria, garantindo-lhe, ao contrário, a segurança do funcionamento do sistema propulsor".

É obvio que a acusação decorre da corresponsabilidade que haveria dêsse profissional, se procedente a feita ao armador. Já se viu que, nada indicava até 15 horas após a saída de Salvador, a ocorrência da avaria principal. Nenhum motor estava funcionando em más condições. Feito o segundo reparo (substituição do acoplamento) a viagem continuou normalmente e sômente 17 milhas ao sul de Ilhéus, ocorreu a ruptura do eixo da bomba. Como, pois e porque, aconselhar antes a arribada ou outra medida? Não havia só um motor em funcionamento, como dá a entender o depoimento do inquérito. A dúvida foi devidamente esclarecida na instrução, como já se viu. Nenhuma outra acusação existe contra êste profissional, nem mesmo sôbre a conservação e condução dos motores. Estêve o capitão sempre a par das avarias. A hipótese de uma arribada quando da segunda avaria, na altura de Ilhéus, não escapou ao motorista e ao capitão. Aliás esta segunda avaria limitava-se à substituição de uma peça secundária, que foi imediatamente feita, prosseguindo a marcha sem novidade, os dois motores auxiliares em boas condições, inclusive o segundo, que no momento oportuno não pôde funcionar, apesar dos esforços; retirada de sua bomba, para servir ao primeiro.

Não se encontra nos autos, destarte, elemento para culpar o 2.º representado por negligência ou imperícia em suas funções.

O capitão

1. É acusado de "ter-se feito ao mar com um só ferro no escovém, pronto a ser lançado; por ter fundeado um só ferro e com filame insuficiente, em pleno mar e em condições perigosas, não lançando o outro ferro, nem depois de ter caído mau tempo, só tentando fazê-lo, ao partir-se a amarra".

Ora, o fato é que o navio só possuía um ferro e um escovém (v. planos). O outro era de sobresalente. O navio, com a mudança do tempo, portava-se bem com o filame de 75 braças. Mas, mesmo assim, foi tentado, num esforço sobrehumano, lançar mão de outro ferro, quando, com surpresa, verificou-se a deriva. Ademais, a defesa alega e mostra como não seria aconselhado, mesmo que possível, o lançamento simultâneo de dois ferros. Sem meios de propulsão, não seria possível manter as amarras nas condições indicadas pela boa técnica. Já foi feita referência à quantidade de filame empregado (três quarteladas e, quando o tempo piorou, mais duas), numa extensão de 75 braças, em fundo de 13.

2. A segunda acusação é de "não ter solicitado, a tempo, o auxílio de um rebocador, só pedindo socorro quando rompida a amarra".

Nada melhor para acompanhar a ação do capitão do que recordar as medidas que tomou. Quando fundeou o navio no dia 7, à tarde, imediatamente no dia 8, pela manhã, foi para terra numa frágil embarcação (baleeira), levando a bomba avariada; apesar de domingo, conseguiu, com o auxílio da Capitania, que o reparo se fizesse na oficina da Estrada de Ferro, chegando a bordo no dia 9, às 19 horas. Trabalhando toda noite, com lanternas, conseguiu-se pôr o motor em movimento no dia 10, às 16.30 horas, para fazer a arribada, conforme anteriormente deliberado, no dia 11, depois para 12, quando carregados suficientemente os acumuladores. Tempo bom, mar calmo, vento brando. No dia 12, porém, a bomba novamente se avariou, daí o pedido (rádio de fls.) para remessa de uma nova, que o próprio capitão havia requisitado do Rio e que encontrava-se em Ilhéus. Esta remessa não se fez, devido à falta de embarcações no porto, esperando-se então a chegada de um barco-de-pesca que, por sua vez, não pôde sair, devido ao tempo que começava a ser ameaçador e pela rebentação na barra.

Com a mudança do tempo na tarde de 12, o capitão pediu (rádio de fls.) à Capitania que se pusesse em comunicação com algum navio, para o fim de rebocar o "Areia Branca" até Ilhéus. Os docs. de fls. e fls. mostram que não havia no porto rebocador em condições para este fim. Com o mau tempo, o que pôde fazer foi mandar arriar mais duas manilhas de amarra. Durante o dia 13 aguardou a chegada da nova bomba, quando, de madrugada, deu-se a ruptura da amarra, com as consequências conhecidas.

O encadeamento dos fatos e circunstâncias parece que encarregou-se de frustrar as iniciativas do capitão, diligente em todas as medidas indicadas, reparos, aguardar a nova bomba, deliberar arribar, tudo durante um período em que, dados os meteoros e o estado do mar, nada indicava um perigo real. E, com a mudança do tempo, tratou logo de pedir auxílio de reboque para entrar no porto.

Destarte, uma análise maior das circunstâncias não autoriza a admitir qualquer negligência ou imprudência do representado.

Isto pôsto:

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e naufrágio, com as conseqüências descritas; b) quanto à causa determinante: ruptura de amarra por ação de mau tempo (vento, mar de vagas), quando ancorado por avaria no motor, cuja causa era imprevisível; c) julgar o fato como inevitável e, na ausência de culpa, mandar arquivar o processo. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1957. *Humberto de Arêa Leão*, almirante-de-esquadra, presidente — *João Stoll Gonçalves*, relator — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva*. Fui presente: *Eduardo Maya Ferreira* 1.º adjunto-de-procurador.