

PROCESSO N.º 2.954

ACÓRDÃO

Naufrágio. Perda de corpo e faculdades. Salva-mento de um tripulante, perecendo dezoito. Excesso de carga. Perda da estabilidade e da flutuabilidade, durante mar agitado e vento fresco. Culpa do capitão por imprudência na condução do navio. Extinta a punibilidade, pelo falecimento do culpado.

Vistos, relatados e discutidos os autos, cujo processo iniciou-se com o inquérito a que se procedeu na Capitania dos Portos do Estado do Ceará, relativamente ao naufrágio do vapor brasileiro "Berga", ao largo da costa do Maranhão, na madrugada de 5 de janeiro de 1956, perdendo-se corpo e faculdades. Da tripulação de 19 salvou-se apenas o marinhheiro Francisco de Souza Vanderlei, recolhido ao largo da costa, pelo paquete "Cantuária", na tarde do dia 6.

Das cópias do certificado de arqueação e da inscrição, extraem-se estas principais características do navio: vapor cargueiro mono-élice — casco de aço — construído em 1921 nos Estaleiros do Mediterrâneo, Barcelona, Espanha — comprimento total 56,53m — comprimento entre perpendiculares — 54,94m — boca máxima 9,02m — boca moldada 8,84m — pontal 5,71m — curvatura do vão da seção mestra (contorno) 19,00m — deslocamentos carregado e leve 1.524,2 e 567,3 respectivamente — porte bruto ou capacidade de peso morto 956,9 toneladas — peso de carga 787,1 toneladas — tonelage bruta 723,4 — tonelage líquida 542,7 máquina de tri-plice expansão e potência de 500 cvn — duas caldeiras, pressão de regime 180 libras — velocidade máxima 9 nós; econômica 7 nós — quatro tanques para 80 toneladas de óleo combustível — dois tanques para 200 toneladas de água de lastro, três tanques para 176 toneladas de água potável. Propriedade de Mário Domingues Marques, estava sob o comando do capitão-de-cabotagem Alvaro Aquino Lafon de Pádua.

O naufrágio foi conhecido quando os capitães-dos-portos dos Estados do Maranhão e do Ceará receberam os radiogramas enviados pelo capitão Francisco Soares de Oliveira, do paquete "Cantu-

ária", do Lóide Brasileiro, comunicando que recolhera no mar, o marinheiro Francisco de Souza Vanderlei, náufrago do vapor "Berga".

Em notas resumidas, são estas as declarações que o náufrago prestou no inquérito a que se procedeu na Capitania dos Portos do Estado do Ceará: a viagem de retorno do "Berga" iniciou-se em Belém do Pará, onde recebeu quarenta caixas como carga; às 20.30 horas do dia 3 de janeiro zarpou de São Luiz do Maranhão com destino a Recife, transportando carga de sacaria de arroz e de amêndoas de babaçú, caixaria de garrafas vazias e tambores de óleo babaçú, sendo que parte da caixaria e os tambores estavam estivados no convés e convenientemente peados; a viagem decorreu normalmente, mas às 24 horas do dia 4, ao entrar de quarto da zero hora às seis horas e ao assumir as funções de timoneiro, soube pelo timoneiro a quem rendera, que no quarto anterior chovera torrencialmente, com muito mar e vento, condições ainda reinantes ao findar o quarto; à uma hora do dia 5, ao entregar o serviço de leme ao timoneiro Abílio Santos, foi acordar a marinhagem e o pessoal de fogo, avisando-lhes que o navio corria perigo, o mesmo fazendo o imediato quando foi acordar o capitão; o navio continuava castigado pelo mar, embarcando vagas à proa; em consequência dos balanços, a carga do convés despeou-se e correu a bombordo, provocando o adernamento do navio, que adormeceu no mesmo bordo; o capitão deu ordem para o allíamento da carga ao mar, faina em que trabalharam oficiais e tripulantes; notando o risco iminente de naufrágio, o capitão ordenou que todos pusessem os coletes salva-vidas obtendo como resposta que tal ordem não podia ser cumprida, porque os alojamentos da guarnição, situados à proa, estavam invadidos pelo mar; ao extinguir-se a iluminação de bordo, dirigiu-se para a faina de arriar a baleeira, mas ao chegar ao local, foi arrebatado por uma vaga, caindo ao mar; ao vir à tona e reconhecendo a situação, agarrou-se a uma tábua e ainda viu a pôpa do navio, mas perdeu-a logo de vista, devido à escuridão da noite e à chuva; ao clarear o dia, avistou um pequeno bote emborcado, que alcançou a nada, desvirando-o e passando-se para bordo, onde permaneceu até cerca das dezessete horas do dia 6, quando foi recolhido pelo paquete "Cantuária"; ao chegar a bordo deste navio, desfaleceu, só recuperando os sentidos, decorridos três dias; fez questão de declarar que a bordo do paquete foi tratado com solicitude por todos, desde o comandante até o tripulante menos graduado e também pelos passageiros, que prestaram assistência moral e material (depoimento de fls. 9/11).

A fls. 15 está a cópia autêntica da licença que a Capitania dos Portos do Maranhão concedeu à firma Nunes dos Santos & Companhia, consignatária do "Berga", para que o navio transportasse no convés 1.175 (mil cento e setenta e cinco) caixas contendo garrafas vazias.

A fls. 13 o manifesto da carga embarcada em São Luiz, constante de 16.623 (dezesseis mil seicentos e vinte e três) volumes diversos pesando 954.518 kgs. (novecentos e cinquenta e quatro mil quinhentos e dezoito quilos).

Expedido o edital de notificação a possíveis interessados no acidente, apresentou-se d. Iraci Pedroza Ribeiro, esposa do 1.º maquinista Mancel Gomes Ribeiro, desanarecido no naufrágio, que ofereceu representação contra Málio Domingues Marques, proprietário — armador, a quem acusava de manter o navio em tráfego, em más condições de navegabilidade e conduzindo carga cujo peso

ultrapassava de muito o que podia carregar, tendo havido também imprudência e negligência do capitão no cumprimento de deveres, representação esta que passou a constuir o processo n.º 3.006.

Os autos indo com vista à Procuradoria, para manifestar-se também quanto à representação de parte interessada, o dr. 2.º adjunto-de-procurador requereu que o Serviço de Meteorologia informasse as condições do tempo no dia e local do naufrágio.

O Serviço de Meteorologia do Ministério da Agricultura informou que no dia 5 de janeiro de 1956, em São Luiz do Maranhão, as condições do tempo foram as seguintes:

Chuva	9 horas	— 8,8mm
	21 "	— 0.0
Vento	9 horas	— calma
	15 "	— NE 6mps
	21 "	— NE 2mps
Visibilidade		até 4 km.

Cumprida a diligência que requerera, assim manifestou-se o dr. 2.º adjunto-de-procurador:

"Parece-nos que o processo deve ser arquivado, em face da prova colhida. Em apenso, porém, d. Irací Pedroza Ribeiro oferece representação, sustentando que a responsabilidade do evento deve ser atribuída ao armador Mário Rodrigues Marques, por entender que trazia em tráfego o navio sem as perfeitas condições de navegabilidade, e que, além disso, a carga que transportava ultrapassava de muito o peso máximo suportável e, além desses fatos, que houve imprudência do comandante, permitindo a navegação naquelas condições. Entendemos, em face dessa representação, que a nossa oposição à mesma seria cerceamento à defesa dos interesses da representante, e assim, tão somente sob esse ponto de vista, concordamos com o recebimento da representação em apenso, se assim entender esse douto Tribunal, protestamos desde já pelo funcionamento em todos os seus termos, se a representação fôr recebida" (fls. 33v/35).

Admitindo a representação da parte interessada, o Tribunal ordenou que o processo n. 2.954 retornasse à Procuradoria, para representar contra o capitão Alvaro Aquino Lafon de Pádua, comandante do "Berga", pelos seguintes principais fundamentos baseados na prova colhida no inquérito:

- a) o navio estava sobrecarregado, pelo menos em cento e noventa e oito toneladas;
- b) a barda do convés era excessiva;
- c) navegava-se com o navio em equilíbrio instável e com estabilidade próxima da negativa, por isso que deu à banda para bombordo e ficou perigosamente aderado, sem recuperar a posição normal;
- d) é muito provável que, em tais circunstâncias, tenha emborcado, submergindo em seguida;

e) o alijamento iniciado da carga do convés indica peso excessivo estivado no convés, estivação esta que sempre eleva o centro da gravidade do casco, podendo perturbar a estabilidade;

f) o único sobrevivente declarou que a tripulação "previu o perigo", naturalmente a iminência do naufrágio;

g) o fato de o navio haver sido assoberbado pelas vagas, sem qualidades de manobra para defender-se do mar, capeando, assinala a sobrecarga;

h) por estes fundamentos e outros que possam haver concorrido para o afundamento do "Berga", o capitão se houve com negligência e imprudência no exercício do comando" (fls. 39/40).

A representação foi oferecida por estes motivos, sendo a citação feita na pessoa de possíveis interessados, herdeiros ou sucessores, tendo-se escoado o prazo do edital sem que alguém comparecesse, motivo pelo qual a defesa foi patrocinada pelo dr. Alexandre dos Anjos, advogado-de-ofício deste Tribunal, e que reportou-se ao depoimento do marinheiro sobrevivente, para sustentar a tese da força maior, considerados o forte vento, a agitação do mar e o mau estado do tempo, nenhuma culpa, portanto, cabendo ao acusado.

Na fase probatória nada foi produzido nem requerido.

As circunstâncias em que o navio foi a pique, indicam que estava sobrecarregado e em precárias condições de navegabilidade, por isso que deu à banda ao ser assoberbado pelas vagas e teve os alojamentos de vante invadidos pelo mar.

Por falta de elementos, ignora-se a quantidade de combustível, aguada, lastro e lubrificantes nos tanques, também a dos sobressalentes, mantimentos, bagagens, etc. que havia a bordo por ocasião do afundamento.

No porto de São Luiz foram embarcadas cargas cujo peso total era, no mínimo, 954.518 kg (novecentos e cinquenta e quatro mil quinhentos e dezoito quilos), desconhecendo-se o peso das quarenta caixas recebidas em Belém.

Somente este elemento indica que o navio estava sobrecarregado, ao sair de São Luiz, de vez que, comparado o peso da carga com o porte bruto do navio, a diferença é de apenas 2.411 kg (dois mil quatrocentos e onze quilos).

Este porte bruto, expoente de carga ou peso morto (deadweight), inclui todo o peso que o navio pode receber para navegar com segurança, estando incluídos combustível, aguada, sobressalentes, lastros sólido ou líquido, bagagens, equipagem e carga. É a diferença entre os deslocamentos carregado e leve.

O deslocamento em plena carga ou deslocamento carregado (tonelagem de deslocamento) é o máximo permitido, correspondente às marcas do bordo-livre assinaladas no costado, em ambos os bordos.

O limite do bordo-livre tem por fim:

a) manter uma reserva de flutuação que assegure a eficácia das anteparas estanques, se se alagarem compartimentos do casco;

b) conservar uma altura de plataforma que permita à tripulação andar no convés, e as manobras durante mau tempo, mantendo qualidades náuticas convenientes para que o navio galgue a vaga, evitando que a invasão do mar no convés em grande quantidade, cause avarias ou penetre no casco;

c) garantir suficiente reserva de estabilidade transversal e longitudinal;

d) limitar ao mínimo a fadiga dos materiais da estrutura do navio. ("A Construção dos Navios Mercantes" — Henri Charpentier — págs. 28-32).

A sobrecarga excessiva dos navios apresenta em efeitos os seguintes perigos:

1. invasão dos conveses pelo mar, arrebatando as pessoas;

2. o mar pode embarcar com mais rapidez do que se esgota, em risco de penetrar pelas escotilhas e aberturas insuficientemente protegidas;

3. o navio pode estar tão pesado que a adição dum peso, mesmo pequeno, seja suficiente para fazê-lo afundar;

4. falta de estabilidade;

5. a construção sendo frágil, não suporta a fadiga resultante de um carregamento excessivo. ("A Segurança Marítima" — J. Marie e Ch. Dilly — pág. 21).

As circunstâncias do afundamento do "Berga" descritas pelo sobrevivente, estão previstas nas opiniões das autoridades acima citadas.

O paquete "Cantuária" recolheu o naufrago na posição de coordenadas: lat. 2°13'S — longitude 43°02'W. às 17,30 horas do dia 6 de janeiro, a cerca de 98 milhas do porto de São Luiz e a 19 milhas da costa de Lençóis Grandes.

Se o sinistro ocorreu por volta das duas horas do dia 5, o navio teria desenvolvido marcha média de três nós e três décimos, até as proximidades do local onde o naufrago foi salvo.

A viagem em direitura ao porto de Recife, distante aproximadamente, setecentas e noventa e cinco (795) milhas, seria feita em dez dias, mantida a mesma marcha.

Admitindo-se, para argumentar nas condições mais favoráveis à defesa, que houvesse setenta toneladas de óleo combustível e oitenta toneladas de água potável nos tanques. (tanques de lastro secos), o navio teria a bordo, aproximadamente, mil cento e cinco toneladas de peso morto, ou seja um excesso de cento e quarenta toneladas.

Esta sobrecarga, agravada pelas sessenta e oito toneladas estivadas no convés (1.175 caixas de garrafas vazias pesando 47.000 kg e 100 tambores de óleo pesando 21.402 kg), comprometeu as condições de estabilidade e de flutuabilidade do casco, tornando o navio tecnicamente inavegável, porque incapaz de galgar as vagas, permitindo que o mar invadisse os alojamentos situados na proa, resultando disto um aumento de peso, tudo concorrendo para o afundamento, com lastimável perda de vidas e da propriedade.

Ao capitão cumpria não receber carga a ponto de submergir a marca do bordo-livre, provocando a perda da estabilidade e da flutuabilidade, esta resultante das camponentes verticais da pressão hidrostática sobre a carena e que é igual ao peso da água que esta desloca, força que mantém o navio flutuando.

Estas forças estáticas que mantêm o navio em equilíbrio podem ser suplantadas por forças dinâmicas, como o vento e as vagas, que mesmo inferiores àquelas, podem superar a força da flutuação e fazer o navio emborcar, porque o efeito da força dinâmica depende da velocidade e da intensidade com que é aplicada. ("Marinharia Moderna" — almirante Austin M. Knight — 1945 — pág. 48).

Em portos bem organizados de alguns países, o navio antes de sair é inspecionado por um funcionário da Fiscalização da Navegação, para verificar se a linha de flutuação está na marca do bordo-livre referente à estação do ano e à zona de navegação, impedindo qualquer transgressão.

No art. 462, n.º 6, o Regulamento para as Capitánias dos Portos estatui que o capitão não deve receber carga superior ao registro, nem lastrar mal a embarcação.

Do exposto, conclui-se que o vapor "Berga" conduzindo excesso de carga, foi assoberbado pelo mar, perdeu a estabilidade e a flutuabilidade e afundou, perdendo-se corpo e faculdades, salvando-se apenas um tripulante, cujas informações permitiram a reconstituição do sinistro.

Considerando ainda tudo o que dos autos consta,

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, unanimemente: a) quanto à natureza e extensão do acidente: adernamento e naufrágio; perda de corpo e faculdades e perecimento de dezoito tripulantes, salvando-se apenas o marinheiro Francisco de Souza Vanderlei, recolhido no mar pelo paquete "Cantuária"; b) quanto à causa determinante: excesso de carga, computando-se a do manifesto e o peso do presumível estoque mínimo de combustível, aguada e mentimentos, sobrecarga que deve ter concorrido para o assoberbamento do navio pelo mar; c) julgar culpado pelo acidente, o capitão Alvaro Aquino Lafon de Pádua por imprudência na condução do navio, incurso na letra "i" do art. 124, da Lei n.º 2.180 de 5-2-1954 e deixar de aplicar penalidade, por extinta a punibilidade, dado o falecimento do capitão. Isentar de culpa o armador Mário Domingues Marques. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 24 de junho de 1958. — José Espíndola, almirante-de-esquadra, presidente — Francisco José da Rocha, relator — João Stoll Gonçalves — Carlos Lafayette Bezerra de Miranda — Gerson Rocha da Cruz — Alberto Epaminondas de Souza — Antônio Mendes Braz da Silva. Fui presente: Gilberto Goulart de Barros, 2.º adjunto-de-procurador.