

PROCESSO Nº 4 408

ACÓRDÃO

Incêndio e naufrágio. Perda total de corpo e faculdades. Não conhecida a causa determinante. Sem embargo, porém, não se isenta o capitão que não adotou as medidas que as circunstâncias exigiam para reduzir a extensão dos prejuízos, por isso que, mesmo casual sendo o evento originário, os atos consequentes deviam se afinar com a conduta regular que é de se exigir do profissional no exercício das funções. Falta de providências para salvar navio e carga, durante o fogo e após o abandono, que se fez precipitado. Procedimento indefensável. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

A bordo do mercante nacional "MACAU", comando do 1º piloto João Cleófas, quando em viagem de Cabedelo para São Luiz do Maranhão, manifestou-se um incêndio no porão nº 5, no dia 20 de dezembro de 1961, por volta das 7,45 h da manhã, denunciado pela saída de fumaça pela boca da escotilha respectiva.

Navio de propriedade da Companhia São Jorge de Navegação e Comércio, com sede nesta capital, transportava carga de açúcar, agave, cimento, papel, ferragens e óleo combustível, nos porões, e de álcool, soda cáustica, etc., no convés, cujo valor atingia à soma de Cr\$ 114.242.233,00. Conforme consta, navio e carga estavam no seguro.

Pelas declarações prestadas no inquérito, instaurado em Fortaleza, teriam os tripulantes sido mobilizados pelo capitão, e com eles os meios disponíveis, bastante precários, aliás, constituídos de duas mangueiras e extintores, não ficando esclarecido, porém, se esses poucos recursos chegaram realmente a ser utilizados no combate, se tiveram de fato efetivo emprêgo. Não foi aberta a escotilha nem outra providência foi tomada. Vento de SE. Rumo 287°.

Conforme disse o capitão, a guarnição ficou a postos, munida de mangueiras e extintores, mas a fumaça se avolumava a ponto de sufocar o pessoal e o convés esquentou muito, achando por isso

que a situação era perigosa, ainda mais porque conduzia álcool em tambores, no convés, tomando a deliberação de abandonar o navio, o que fez às 9 horas, depois de emitir SOS pela radiotelegrafia. Na ocasião se encontrava nas coordenadas: Lat. 4° 40'S e Long. 36° 18' W.

O pessoal embarcou nas baleeiras e se afastou, deixando o navio à matroca, com as máquinas paradas, ficando a mais ou menos duas milhas de distância, observando, até que, cerca das 15,15 h o navio "DOM ALEXANDRE" o recolheu e o transportou para Fortaleza, achando-se o navio, a essa altura, conforme disse o capitão, grandemente avariado, tornando-se impraticável um possível auxílio que teria o comandante do "DOM ALEXANDRE" externado o desejo de prestar.

Horas depois, a corveta "IPIRANGA" chegou à área, e o que segue agora é o registro das atividades e esforços desenvolvidos pela tripulação desse navio da Armada, sob o comando de Rodolfo Cruz de Vasconcelos, capitão-de-corveta, para salvar o "MACAU", que continuou à deriva, flutuando plenamente, seguramente umas 64 horas, após abandonado pela respectiva tripulação, e abandonado, pode-se considerar, apressadamente, pelo menos se não com relação à saída do pessoal de bordo, admitida a possível situação de perigo alegada pelo capitão, dada à qualidade de parte da carga estivada no convés, na verdade o foi pela falta de assistência e gestões para o salvamento, que deviam ser promovidas tanto a bordo do navio sinistrado como junto ao comandante do "DOM ALEXANDRE", perfeitamente viáveis, como os fatos posteriores vieram demonstrar.

Os lances principais da luta travada por esse oficial de Marinha e seus comandados, marcam bem a sua operosidade e a sua coragem, e não podem deixar de constar dos anais do Tribunal, porque, além do mais, são subsídios valiosos para orientar o julgador na aferição da conduta do capitão mercante de que trata o caso em tela.

Captando o pedido de socorro do "MACAU", o comandante da corveta rumou em busca, avistando-o na madrugada do dia 21, isto é, no dia posterior ao do aparecimento do fogo. Pela manhã, iniciou a faina de combate e desembarcou uma equipe de 14 homens que se transportou para bordo do "MACAU", fazendo, às 18 horas, a primeira tentativa de passar o cabo de reboque, o que não pôde ser levado a térmo por ter recrudescido o fogo, com e xplosões seguidas. Promoveu então a retirada do pessoal, o que concluiu às 23 horas, permanecendo ao largo até a manhã do dia 22, quando fez nova aproximação, às 11 horas, e iniciou a faina de refrescamento do "MACAU". As últimas horas da tarde determinou a passagem do cabo de reboque e às 18,30 horas começou a puxada, mantendo uma velocidade de quatro nós e uma derrota o mais próximo possível da costa, a fim de, em qualquer eventualidade, encalhar o navio. No decorrer da noite o incêndio voltou a lavrar com violência devido ao aumento de intensidade do vento, e às 23,30 horas as chapas de meia-nau se apresentavam ao rubro e o rebocado ameaçava soçobrar, adernado perigosamente para bombordo, com a água já atingindo o convés. O comandante ordenou o corte do cabo de reboque, como medida de segurança e o navio, parece, tombou. Contudo, a corveta permaneceu nas imediações, e como ao amanhecer a quilha ainda estivesse à vista foi dada uma descarga de cento e oitenta tiros de metrallhadora de vinte milímetros para melhor fixar a posição do casco no local. Das fainas procedidas pelo pessoal da corveta a bordo do "MACAU" consta o alijamento de 500 tambores de

carga do convés. Muito material da "Ipiranga" destinado e empregado no combate ao fogo e serviço de reboque extraviou-se e danificou-se (depoimento, fls. 94/95).

O inquérito conclui que: "não podem ser apontados responsáveis, mas a deficiência de material de combate a incêndios concorreu bastante para a perda total do navio, que poderia, talvez, ser evitada. Quanto à causa, não pôde ser positivada.

Expedido edital e decorrido o prazo, a Procuradoria (2^o adj. Gilberto G. Barros) requereu o arquivamento.

Em julgamento, a promoção foi indeferida, mandando o Tribunal representar contra João Cleofas, capitão do "MACAU", por não ter efetivamente aplicado as medidas indicadas para combater o fogo e por ter abandonado apressadamente o navio, não se configurando, destarte, os motivos justificativos da força maior.

Citado, defendeu-se pelo advogado Pedro Calmon Filho, alegando que o abandono não foi precipitado, como diz a representação, e que se esgotaram tôdas as providências recomendáveis na ocasião. Que o navio transportava inflamáveis e logo que verificado ser o incêndio incontrollável com os recursos normais que possuía, outra alternativa não restava senão salvar as vidas de bordo. E, assim, fez evacuar o navio antes que os meios de salvamento fôsem destruídos, ou que se tornasse impossível o desembarque pelo crescimento das chamas e conseqüente calor sufocante. Protestou por provas e prometeu trazer, na instrução, testemunhas para dizerem o que talvez não houvessem dito no inquérito, para justificar o alegado.

Na ocasião oportuna, entretanto, nenhuma prova produziu.

Fôlha de antecedentes negativa.

Não há informações sobre as características, constando de peças do processo, inclusive da licença de tráfego, ter 1.056,701 toneladas líquidas.

Isto pôsto:

Não queria a representação, como ainda não pretende agora, que o representado — capitão do navio — se mantivesse a bordo a partir do instante em que a situação do navio se tornasse irremediável. Mas, sim, que empregasse, como era seu dever, todos os meios possíveis para evitar que chegasse a êsse ponto. E por igual, não queria que êle e seus tripulantes ficassem a bordo até que sobreviessem as explosões, o que seria um contra-senso. Mas que tomasse as providências para que essas explosões não ocorressem. Isto não era difícil e estava nas possibilidades do representado. Entendia a representação, como ainda entende agora, que o representado não devia deixar o navio, cujas condições estavam longe de ser irremediáveis, pois ainda flutuou 64 horas, entregue à própria sorte e derivando no oceano, até com risco para outros, e que muitas horas depois de abandonado os marinheiros da corveta estiveram no seu bordo, lançaram carga nágua e passaram o cabo de reboque, serviço que cabia à sua guarnição e não foi feito.

Aborda a representação dois pontos principais: ausência das medidas adequadas, ao irromper o fogo e abandono precipitado. Fatos êstes articulados contra o capitão, cujo significado não teria em vista esperar que êle permanecesse a bordo correndo o risco de assistir à explosão, mas sim que, em primeiro, adotasse providências para evitar a agravação do perigo, e, segundo, que, comprovada a impossibilidade de continuar a bordo, evacuasse o navio com tôda a tripulação, mas depois de esgotados os meios essenciais à defesa

da embarcação e carga, e, ao ser forçado a isso, mesmo depois de desembarcado, continuasse próximo e empregasse a diligência para rebocá-lo, procedimento que não teve o capitão, retirando-se logo após a manifestação do incêndio e seguindo no primeiro navio que apareceu, sem nenhum interesse tomar na preservação do patrimônio que lhe estava entregue. Agiu como um general que se amedronta aos primeiros tiros do inimigo na frente de batalha e foge. Este, com certeza, seria julgado e condenado pelo Conselho, embora sem a prova de que, mesmo resistindo, seria derrotado. Isto porque era seu dever sustentar a luta até o final, perdendo, sim, mas sem desonra.

O capitão fugiu do campo de batalha, e nem sequer lutou. Abandonou seu posto de serviço quando mais reclamada era a sua presença. Comandante, sim, mas em toda a extensão do termo, tanto nos momentos bons, como nos momentos mais difíceis. Nem só regalias, mas também os óus que o posto lhe acarreta.

O nosso Código Comercial, no seu artigo 508, focaliza essa obrigação do capitão, proibindo-o de "abandonar a embarcação, por maior perigo que ofereça, fora do caso de naufrágio; e julgando-se indispensável o abandono, é obrigado a empregar a maior diligência possível para salvar todos os efeitos do navio e carga..."

É centenário o nosso Código, é verdade, mas também é certo que exprime um conceito que anima até hoje a consciência dos nossos capitães, e um conceito que não é só nosso, mas um conceito universal.

"Em caso de peligro no debe (o capitão) abandonar la nave, sino después de que, al objeto de salvarla, hayan sido agotados todos os medios sugeridos por el arte nautica (Brunetti, Derecho Marítimo, versão espanhola, Tomo II, pg. 268).

"El capitán no debe abandonar su navio sino en último extremo..." (Danjon, Tratado de Drecho Marítimo, tradução em espanhol, tom. II, pg. 75). Em reforço desta tese transcreve Danjon o art. 612 do Código Espanhol que diz que o capitão "debe permanecer a bordo, a pesar del peligro, hasta perder toda a esperanza de salvar o navio".

Dai, estranharmos a conduta do capitão, e por motivos bem fundados, sem que esgotasse todos os meios sugeridos, pela arte náutica, como diz Brunetti, abandonando-o quando havia ainda muita possibilidade de salvá-lo.

Não esgotou os meios porque os meios não consistiam somente em estender mangueiras no convés. As medidas principais foram omitidas, como, por exemplo, mudar o rumo, aprofundando ao vento, desde que o incêndio começou na proa, e alijar o álcool do convés, especialmente aquêle estivado nas imediações da zona atingida, se acaso houvesse, providências estas fundamentais para conjurar o perigo de propagação e de explosão.

Veja-se que, esta última, tomou-a logo o pessoal da Armada, ao entrar a bordo.

Depois de tudo, saindo sem tomar essas medidas, pouco depois de iniciar-se o fogo, não fez gestões junto ao comandante do "DOM ALEXANDRE", que passou nesta altura a participar do sinistro, pela obrigação de dar assistência, para que tentasse rebocar o navio, limitando-se a concordar com a pressuposta inutilidade de qualquer auxílio.

Desta forma, não soube o capitão cumprir fielmente o seu dever, e é inteiramente responsável pelos danos, pois é de admitir-se

que, se praticasse as medidas indicadas pela experiência que deve ter o capitão, o navio teria sido salvo.

Quanto à origem do fogo nada se apurou, não estando o capitão por isso desobrigado da diligência para o salvamento do navio, e, embora casual fôsse o acidente originário, os atos conseqüentes deviam se afinar com a conduta regular que é de se exigir do profissional no exercício das funções, para que assim, configurados os motivos justificativos da força maior, pudesse então se desonerar.

Por êsses motivos, e por tudo o mais que dos autos consta, acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) — quanto à natureza e extensão do acidente: incêndio; perda total de corpo e faculdades, por naufrágio, depois de abandonado pela tripulação; prejuizos não avaliados; b) — quanto à causa determinante: não apurada, quanto ao fogo; conseqüências não remediadas, por não empregados os meios adequados para reduzir os danos; não justificada a força maior; quanto ao item "c", julgar procedente a representação e culpado o representado, o capitão João Cleofas, primeiro (1º) pilôto, matrícula 39.846, do Rio, por omissão dos seus deveres, ocasionando a perda do navio e carga, praticando, além de tudo, o abandono precipitado, e, por maioria, pelo voto de desempate do exmo. sr. Juiz-presidente, aplicar-lhe a pena de três meses de suspensão das funções de capitão e, cumulativamente, a de dez mil cruzeiros (Cr1 10.000,00) de multa, como incurso na letra "f" do artigo 124 da Lei nº 2.180/1954, contra os votos dos juizes Mário de Mendonça e Braz da Silva, que aplicavam, apenas, a multa, com exclusão da pena de suspensão. P.C.R. — Rio de Janeiro, 2 de junho de 1964. — *Alberto Epaminondas de Souza*, no exercício da presidência — *Gerson Rocha da Cruz*, Relator — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Mário Rebello de Mendonça* — *Jorge Gomes*.

Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2º adjunto de procurador.