

PROCESSO Nº 4580

ACÓRDÃO

Água aberta. Encalhe. Naufrágio conseqüente. Barra de Paranaguá. Navio argentino. Calado superior à água existente no canal. Erro do capitão, informando mal o práctico. Investida desaconselhada porque à noite, sem estar certo das condições do seu navio. Falta de medidas não tomadas impossibilitando o saíamento. Imprudência e negligência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de processo que se originou do inquérito instaurado na Capitania dos Portos do Estado do Paraná, dêles se verifica que no dia 11 de abril de 1962, o navio "Argentino", ao investir a barra de Paranaguá encalhou e posteriormente se perdeu. Os prejuízos foram quase totais, salvando-se apenas 25 ou 30 toneladas de trigo do seu carregamento passadas para chatas.

Trata-se de um navio de bandeira argentina, de casco de aço, construído na Noruega em 1915, equipado com dois motores propulsores com uma potência total de 1.580 HP, dois hélices, propriedade da Navisud S/A., Companhia Argentina de Navegación, tendo as seguintes características: comprimento 106 metros, boca 14,70, pontal 6,30, arqueação bruta 2.990,7 toneladas e um deadweight de 5.590 toneladas. Outros dados que podem interessar ao caso em foco: capacidade dos tanques de óleo combustível 255 toneladas, e de água 168 toneladas; consumo em 24 horas: óleo 6 toneladas, água 7 toneladas. Toneladas por polegada de imersão 32,4, no calado de 17 pés. Redução da água doce para água salgada: 5 polegadas para todos os calados. Borda máxima permitida: 1,80 de altura. Calado médio máximo 21'10" (fls. 41).

Comandado por Juan Marquez, iniciou viagem em Villa Constitución, Argentina, no dia 28 de março de 1962, onde recebera 5.000 toneladas de trigo em grão — 650 sacos de 61 ks. e o resto a granel, manifesto de fls. 45/46 — consignadas ao Banco do Brasil S/A., calando, ao sair daquele porto, 21'10" X 22'00" (calado em água doce — porto banhado pelo rio Paraná).

Com avarias nas máquinas arribou a Montevideu, de onde saiu no dia 6 de abril, calando, então, 21'04" X 21'09" (água salobra, mais densa, por influência do rio da Prata, diz o comandante, ao que atribuiu a diferença de calado verificada) direto ao porto de Paranaguá, fazendo toda a travessia com bom tempo, mas se verificando, no transcurso, água aberta nos duplos fundos 2 e 3, fundeando na barra às 16,40 horas do dia 11 de abril. Às 21,20 horas, sob a direção do práctico João Elizio dos Passos, suspendeu e demandou a barra de Sueste, com maré cheia, e quando se achava sobre o alinhamento "A", antes do casco soçobrado, começou a tocar fundo, perdendo a seguimento e, deixando de obedecer ao leme, foi caindo, desgobernado, para bombordo e encalhou, o que se deu às 22 horas.

Fazendo tentativa para desencalhar manobrou com máquinas e largou ferro, mas nada conseguiu. No dia seguinte apareceu água na praça de máquinas e um curto-circuito ocorrido na instalação fez paralisar as bombas de esgoto. No dia 14 chegou o rebocador "Triunfo", da Armada, para auxiliar, conseguindo secar a praça de máquinas.

Como outras providências adotadas, houve alijamento de carga e transbordo de 25 ou 30 toneladas de trigo para chatas. serviços esses executados pela estiva, se recusando a guarnição a colaborar no salvamento, embora a armadora se propusesse a gratificá-la, pelo que foram desembarcados 25 homens.

Entrementes o tempo piorou, mas mesmo assim no dia 2 de maio desencalhou puxado pelo "Triunfo" e corveta "Angostura", mas um incidente, ao partirem-se as cabresteadas dos rebocadores, e nessa altura já com água aberta no porão nº 1, levou-o novamente a encalhar de proa. O "Triunfo" tentou, sem resultado, esgotar o porão 1. Voltou ao porto esse rebocador para obter outros recursos. Enquanto isso o mar engrossou muito, sujeitando o navio a grandes golpes contra o fundo, e no dia 7 foi considerado perdido por ter-se alquebrado, sendo abandonado. No dia 8 os últimos elementos da guarnição foram retirados de bordo pela Força Aérea, com helicópteros.

O diário náutico (extrato em fotocópia reduzida) registra no dia 7 o aparecimento de água no duplo-fundo nº 2, acusando a sonda 22 polegadas (fls. 57) e no dia 10 no duplo-fundo nº 3, acusando a sonda 18 polegadas (fls. 60). Nada consta de haver sido feita sondagem desses compartimentos antes de suspender para entrar a barra.

A fls. 74 fotostática do termo de vistoria em seco (certificado de navegabilidade) procedida em Buenos Aires no dia 30 de janeiro de 1961, e válida por um ano, vencida em 30 de janeiro de 1962, portanto fora do prazo.

As fls. 49 e 50 quadros numéricos confeccionados pelo capitão e demonstrativos do calado do navio depois de encalhado, o qual seria de 25'05" à proa e 21'09" à pôpa — calado médio de 23'07" — e do que teria, às 22 horas, quando tocou fundo sobre a barra, encontrado para este 21'10"7 à proa e 21'09"2 à pôpa, usando no cálculo os elementos de sondagem obtidos às 23 horas e recuando no tempo até àquela hora com a aplicação das correções. Pelas sondagens das 23 horas estaria o duplo-fundo 2 com 6 polegadas d'água, correspondendo a 25 toneladas, resultando num aumento de imersão da ordem de 2"2 à proa e diminuição de 0"6 à ré. Admitiu o capitão que uma hora antes, ou seja, às 22 horas, estaria dito compartimento com 85 toneladas, considerando que a bomba esgotava 60 toneladas por hora, e então aplicou mais a variação da imersão, que seria mais 7"5 à proa e menos 1"9 à ré. O duplo-fundo nº 3, pelo quadro, estava com 7" d'água, equivalente a 16,5 toneladas, não sendo feito para este o processo anterior.

Esse cálculo do capitão foi igualmente demonstrado no seu depoimento no inquérito, como está a fls. 24. O raciocínio se reporta ao calado de 21'04" $\times$ 21'09" à saída de Montevideu e vem sucessivamente se desenvolvendo a começar como o lastreamento do duplo-fundo nº 6, em viagem, para compensar o consumo d'água, do que resultou inicialmente um acréscimo do calado à ré, de 21'09" para 22'04"3. Levando em conta o consumo de óleo e água durante os cinco dias de navegação até à barra de Paranaguá teórica traduzida no seu demonstrativo numérico já aludido, isto é, que teria chegado com o calado de 21'10"7 $\times$ 21'09"2, menos, portanto, do que o informado ao prático que foi de 22 pés. A bomba de esgoto para os referidos duplos-fundos 2 e 3 era a mesma e tinha um débito horário de 60 toneladas, disse ainda o comandante.

O diário registra a sondagem de 6 e 7 polegadas, respectivamente dos duplos-fundos 2 e 3, feita às 23 horas.

Ao prestar depoimento afirmou o prático que teria o canal, na ocasião, o mínimo de 23,5 pés de água, e que o calado do navio seria maior do que o informado pelo capitão, assim é que, no mesmo dia, na maré da manhã, havia dado saída ao navio norueguês "Sunda", calando 22'03", o qual batera por duas vezes, mas porque na ocasião, havia menos água do que à noite e as condições não eram tão boas, fazendo o navio caturrar muito (fls. 25/verso).

Surgiu no inquérito o fato de estar a válvula de fundo aberta durante o encalhe, por isso se dando o alagamento da praça de máquinas logo no dia 12, explicando o respectivo chefe, todavia, que nenhuma influência teria ela na hipótese pela falta de livre comunicação entre o compartimento e a rede correspondente, sendo a válvula mantida aberta para circulação dos motores e alimentação dos sanitários, etc. (fls. 26). Ouvido sobre o mesmo assunto o comandante do rebocador "Triunfo", declarou que estando paralizados os motores, não se justificava achar-se a válvula, que assim, suportando todo o esforço da água, contribuiu para o mais rápido alagamento em virtude de uma rachadura apresentada junto ao ralo (fls. 28).

Nos autos, além de outros documentos, informação da Diretoria de Hidrografia e Navegação de que a altura da água na barra, pelos elementos obtidos no previsór de marés Kelvin fôra, às 22 horas, de 0,91 metros, contra 0,68 metros às 9 horas, acima do nível de redução (fls. 38/39).

Dados os elementos apurados, admitiu o encarregado do inquérito (Benedito Jordão de Andrade, c.a., Capitão dos Portos) que estava mesmo o navio com calado superior a 22 pés. Considerou que o calado fornecido pelo capitão ao prático foi calculado sobre um diagrama, portanto um calado teórico e, assim, poderia ser prejudicado pela introdução de erros nos elementos utilizados, acreditamos que foram dadas informações inexatas ao capitão sobre as sondagens dos duplos-fundos. Achou que o capitão foi zeloso, só abandonando o navio quando haviam se esgotado todos os recursos. Ao seu ver o acidente foi fortuito.

Decorrido o prazo do edital, a Procuradoria (1º adjunto Eduardo Maya Ferreira), porém, representou contra Juan Marquez, capitão, e Roberto Romero, chefe de máquinas, porque o primeiro investiu a barra sem calado suficiente para fazê-lo, informando erradamente o prático, e contra o segundo por deixar aberta a válvula Kingston, o que contribuiu para agravar as circunstâncias do acidente.

Como residissem no estrangeiro foram citados por edital e não atenderam, pelo que, revêis, tiveram a defesa a cargo de advogado-de-ofício. Razões de fls. e fls., contraditando os argumentos da representação baseados especialmente nas conclusões, pela fortuidade, do relatório do inquérito e nos depoimentos das testemunhas. Nenhuma prova produzida na instrução.

Fôlhas de antecedentes negativas.

Isto Pôsto:

A conclusão é de que houve, mesmo, erro do capitão na informação que dera ao prático. Na verdade o calado devia ser bem maior do que 22 pés, tanto porque a maré da noite foi mais alta, como porque, pela manhã, o norueguês, calando mais, só bateu devido às caturradas pelas piores condições do mar na barra.

E a prova disto não é difícil, bastando considerar que o calado máximo do navio era de 21'10" e que estava em plena carga e com água aberta justamente a vante, o que aumentava a imersão à proa.

Não colhe, portanto, a demonstração do capitão de que o calado fornecido estaria certo, induzindo o prático a entrar com o navio, ainda mais à noite, quando tudo é sempre mais difícil e muito mais fácil cometer-se um pequeno mas fatal engano como este.

Ora, um calado puramente teórico e calculado, além do mais, posteriormente ao acidente, com dados naturalmente escolhidos e adequados à preparação antecipada da defesa, não pode prevalecer, face à prova que em contrário se apresenta.

Havia o capitão de fazer o cálculo antes de entrar a barra e não depois de encalhado e aí está a culpa pelo erro. Forneceu ao prático um calado que não era verdadeiro, incorrendo em omissão.

O navio tinha água aberta conhecida em dois compartimentos e antes de iniciar a investida não foram conferidas as suas condições, ficando ignorado, desta forma, o peso acrescentado e conseqüentemente o acréscimo do calado.

Nenhuma sondagem processou-se antes.

Resulta manifesta a negligência por entrar a barra, à noite, sem estar certo de que o calado não ofereceria perigo ao cruzar a zona mais rasa, procedendo irregularmente o capitão, cometendo falta, não obstante haja se conduzido exemplarmente nas etapas subseqüentes, fazendo, como era de seu dever, todo o empenho para salvar o seu navio, o que só pode concorrer para atenuar a sua culpa mas nunca para insentá-lo.

Verificamos, ainda mais, que o navio estava com a vistoria em sêco fora do prazo, em pressuposto mau estado de navegabilidade, o que, embora não argüido na representação como elemento para condenação, milita em desfavor do capitão.

A culpa do chefe de máquinas é bem menor. Decorre apenas de ter concorrido para agravar as condições do navio depois de encalhado, por conservar a válvula aberta, não porque pudesse a água se comunicar com a praça por via natural, mas porque havia uma rachadura que lhe dava passagem, se processando a inundação desse compartimento logo no dia imediato ao do acidente, com isso excluindo as possibilidades de safamento.

Por esses motivos, e pelo que mais dos autos consta, acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por maioria: a) — quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe na barra de Paranaguá, quando era a mesma demandada com água aberta; posterior naufrágio com perda de corpo e faculdades; prejuízos não avaliados; b) — quanto à causa determinante: calado superior à água existente no canal; omissão por negligência, e imprudência; impossibilidade de safamento por falta de outras medidas não tomadas; c) — julgar os representados — Juan Marquez, capitão, e Roberto Romero, chefe-de-máquinas — como incurso na letra "i" do artigo 124, da Lei nº 2.180 de 1954, aplicando ao primeiro, na conformidade do parágrafo 2º do artigo 129 da mesma Lei, a pena de multa de vinte mil cruzeiros (Cr\$ 20.000,00), e ao segundo a de dez mil cruzeiros (Cr\$ 10.000,00). Custas na proporção. O exmo. juiz Jorge Gomes agravou a pena aplicada ao chefe-de-máquinas para vinte mil cruzeiros (Cr\$ 20.000,00); os exmos. juízes Epaminondas de Souza e Mário de Meidonha votaram exculpando os representados, por considerarem o acidente como desgoverno conseqüente de navegação em local de pouca profundidade. — P.C.R. — Rio de Janeiro, em 1º de setembro de 1964. — José Moreira Maia, almirante-de-esquadra, juiz-presidente — *Ger-son Rocha da Cruz*, relator — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Mário Rebello de Mendonça* — *Jorge Gomes*.

Fui presente: *Eduardo Maya Ferreira*, 1º adjunto de procurador.