

PROCESSO N° 4 686

ACÓRDÃO

Naufrágio nas proximidades de Corumbau litoral da Bahia. Não há prova que evidencie a negligência ou imperícia do capitão nem ficou comprovada a omissão do armador e sobrecarga do navio. O acidente foi imprevisível e fortuito. Exculpar os representados e arquivar o processo.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, os quais reportam-se ao naufrágio do navio mercante nacional "Tau" com as seguintes características: deslocamento carregado 498 toneladas; comprimento extremo 45,45 metros; boca máxima 8,48 metros; pontal real 3,6636 metros. Seu proprietário é Osvaldo Pereira sendo sediado na cidade do Rio de Janeiro, Estado da Guanabara. O acidente ocorreu nas proximidades de Corumbau, litoral Bahiano, no dia 23 de fevereiro de 1963.

Foi instaurado inquérito na Capitania dos Portos do Estado da Bahia.

Nos autos constam as vistorias em dia, termos e comunicação do comandante, manifesto de carga, registro no Tribunal Marítimo, certificado de arqueação, cópia da escritura de promessa de compra e venda do navio, instrumento este efetuado entre as partes Empresa de Navegação Caillet Limitada e Osvaldo Pereira. As fls. 15 foi anexada uma autorização do comandante para venda de cento e cinquenta sacos de sal, com a finalidade de custear as despesas com a tripulação.

Foram ouvidas no inquérito sete testemunhas, sendo que, todas descrevem o acidente de maneira idêntica ou seja, de que o navio zarpara de Natal no dia dez de fevereiro conduzindo um carregamento de seiscentas toneladas de sal ensacado, com destino ao porto de Laguna, escalando em Vitória.

A viagem transcorreria normal até o dia dezessete, quando cerca das vinte horas, a sondagem acusou um metro e vinte cinco centímetros (1,25) de água nos porões e na praça de máquinas. Imediatamente foram postas em funcionamento as duas bombas e mais a de emergência. Sondagens periódicas começaram a ser efetuadas, demonstrando o "deficit" das bombas em relação ao caudal que, de tão volumoso colocava em risco a segurança da embarcação e as vidas de seus tripulantes.

O navio navegava a uma distância de trinta milhas da costa.

Após reunir a tripulação o comandante deliberou arribar ao ponto mais próximo e que era a ponta de Corumbau.

No dia dezoito, às 08:30 horas, com o navio já bastante alagado, vendo o comandante que as bombas não tinham capacidade de esgotar o navio, fundeou em local razo, nas proximidades de Corumbau na distância de quatro milhas. Em seguida o comandante ordenou ao contra-mestre Nestor Estácio do Nascimento (fls. 27) que fôsse à terra e solicitasse os socorros necessários ao navio, inclusive dando conhecimento ao armador por telegrama e as autoridades verbalmente.

Quando da chegada do navio a Corumbau a água já atingira nos porões a uma altura de dois metros. No dia vinte e três, estando o navio com bastante água nos porões e praça de máquinas, embora

encalhado, compareceram a bordo o Agente da Capitania dos Portos da Bahia em Belmonte e o Capataz em Pôrto Seguro, ocasião em que o comandante autorizara a reentrada de bordo de cento e cinquenta (150 sacos de sal, de trinta quilos cada, os quais seriam vendidos pelas autoridades com a finalidade de custear as despesas com a tripulação, até a chegada do armador.

Em seguida o comandante determinou o abandono da embarcação.

Neste mesmo dia, às vinte e duas horas, o navio estava submerso.

O encarregado do inquérito considerou responsável pelo naufrágio o segundo piloto Urbano Batista Tavares, que comandava o navio "Tau", por não haver o mesmo providenciado o salvamento do navio(fls. 58 verso).

Nos assentamentos do Tribunal nada consta contra este marítimo.

Publicado o edital de notificação ninguém a êle atendeu.

Com vistas a douda Procuradoria, esta na palavra do Dr. Gilberto Goulart de Barros, opinou pela representação contra o capitão do navio.

Com julgamento da representação, o Tribunal recebeu-a e mandou representar também contra o armador Osvaldo Pereira, por negligência e omissão.

Os representados constituíram advogado, sendo as suas defesas entregues ao Dr. João Vicente Campos, que além de apresentar defesa escrita, anexou aos autos vinte e sete peças comprobatórias da inocência de seus patrocinados.

Em alegações finais o ilustre advogado rebateu as razões apresentadas nas representações.

Vindo o processo a julgamento foi o mesmo sobrestado pelo Egrégio Tribunal, a fim de que fossem efetuadas pelo Relator, diligências que pudessem dirimir dúvidas quanto à situação em que naufragou o navio, o que foi feito, conforme documentos de fls.

A representação oferecida contra o capitão do navio, foi baseada na falta de providências para o salvamento da embarcação, ou seja, não alijamento da carga e não passagem da camisa de colisão.

As fls. 149 dos autos o saudoso juiz-comandante Francisco José da Rocha, prova a impossibilidade de ser passada uma camisa de colisão com o navio em movimento ou fora de águas paradas, bem como, sem a localização do veio d'água.

Quanto ao alijamento, nenhum benefício traria ao salvamento da embarcação, pois tratando-se exclusivamente de sal, este ia dissolvendo ao contato com a água. É de supor-se que o sal estivado nos porões fôsse de molde a diminuir o volume de água, pois servira como que, de tampão ao caudal, diminuindo a sua intensidade.

Chegando nas proximidades do pôrto, o comandante agiu corretamente, fundeando o navio em local de pouco fundo e, posteriormente encalhando-o a fim de tentar evitar o naufrágio total. Nesta ocasião a água já atingira a uma altura de dois metros ou seja quase a metade da altura de arqueação do porão que é de quatrocentos e sessenta centímetros (460).

A camisa de colisão só pode ser colocada no ponto de entrada da água. Pelos depoimentos constantes dos autos, verifica-se que o veio d'água não fôra localizado, havendo suposições de que fôsse na altura do porão dois, o qual fica situado entre a ponte de comando e a praça de máquinas, sem antepara para o porão um.

Quanto ao armador, a representação foi determinada pela suposição de completa ausência do mesmo no que concerne ao salvamento do navio e assistência a sua tripulação e mais pela aparência de sobrecarga, já que o navio conduzia seiscentas toneladas de sal, e seu porte de carga de construção era de quinhentas e vinte toneladas.

No decorrer da instrução foram apresentadas diversas provas de que o armador prestara toda a assistência possível aos tripulantes e tentara por todos os meios realizar o salvamento do navio (fls. 121/125).

Quanto à sobrecarga, também na instrução ficou comprovado que o navio sofreu grande reforma, passando a queimar na caldeira full-oil em substituição ao carvão (fls. 131), obtendo assim maior índice de carga.

Os documentos (de fls. 150 e 153), declaram o calado do navio e vêm provar definitivamente estar a embarcação em sua carga normal, tendo sido inclusive vistoriado carregado.

Pelo exposto, considerando que:

Não há prova que evidencie a negligência do capitão.

Não ficou provada a omissão ou mesmo negligência do armador.

Não houve sobrecarga da embarcação.

Haver sido o naufrágio resultado de acidente imprevisível e fortuito.

Assim:

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por maioria, na forma do voto do exmo. juiz-relator: a) quanto à natureza e extensão do acidente — Naufrágio, próximo à costa. Foram salvos apenas 150 sacos de sal. Perda total do navio. Não há, nos autos, referência a seguro. Não houve vítimas; b) quanto à causa determinante — água aberta; veio d'água não localizado; caudal superior à capacidade das bombas; c) julgar o acidente imprevisível e fortuito; exculpar os representados e mandar arquivar o processo. O exmo. juiz Gerson Rocha da Cruz julgava culpado por erro de navegação o comandante do navio, aplicando-lhe a multa de Cr\$ 20.000 (vinte mil cruzeiros). P.C.R. Rio de Janeiro, em 20 de julho de 1965. *José Moreira Maia*, almirante-de-esquadra, juiz-presidente — *Jorge Gomes*, relator — *Albarto Epaminondas de Souza* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Mário Rebello de Mendonça*.

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