

PROCESSO Nº 4 380 CONEXO 4 430

ACÓRDÃO

Colisão do NT "Ilha Grande" com os rochedos Manuel Luiz, no litoral do Estado do Maranhão, e conseqüente naufrágio, no dia 9 de março de 1962. Não houve imperícia, negligência ou imprudência. O comandante utilizou os recursos técnicos ao seu alcance. Fê-lo como as circunstâncias indicavam e permitiam. Região perigosa, sob a ação de fatores ainda não conhecidos inteiramente. Fortuna de mar. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

O navio petroleiro "Ilha Grande", com 7.243 toneladas brutas, 4.184 toneladas líquidas, 10.000 DW, 133,54 m comprimento, 17,43 boca, 11,37 pontal, calado máximo 29'6, propriedade da Fronape, comandado pelo 1º piloto Arnaldo Branquinho, zarpou do porto do Rio de Janeiro, no dia 27 de fevereiro de 1962, com destino ao porto de Belém, Estado do Pará, com escala em São Luiz, Estado do Maranhão, transportando 50.000 barris de óleo combustível.

A viagem transcorreu bem até o dia 2 de março, quando o comandante recebeu ordem, da empresa proprietária, de suprimir a escala em São Luiz. Assim, fez rumo direto a Belém.

Segundo o depoimento do comandante, confirmado por seus auxiliares, a navegação obedecia a todas as normas técnicas e científicas. Os cuidados normais, obrigatórios, foram tomados, sem negligência. No dia 8, o rumo era de 289° V. O ponto fôra determinado, mais uma vez. Depois de várias observações astronômicas, o comandante mudou o rumo para 285° V, a fim de passar — como declarou — pelo través dos recifes de Manuel Luiz, por BB, a 12 milhas. O radiogoniômetro não funcionou, ao ser tentada a marcação dos radiofaróis de São Luiz, Parnaíba e Salinópolis. As 24 horas, o comandante passou o serviço ao 1º piloto Claudio Joany Tasso, desceu ao salão, onde fez ligeira refeição; foi ao camarote e regressou ao passadiço aos 25 minutos, por estar a noite muito escura (disse o comandante). Inspeccionou e voltou ao camarote. As 01,00 horas, voltou ao passadiço. Segundo afirmou, encontrou tudo em ordem, inclusive a navegação. Dez minutos depois, sentiu-se forte abalo e choque.

O comandante mandou parar a máquina e sondar. O navio ficara preso a meia nau, com a proa girando, levemente, para BE.

Sondagens: BB-AV — 4 braças; BB-MN — 6 braças; BB-AR — 13 braças; BE-MN — 6 braças; BE-AR — 15 braças.

O navio estava assentado sobre pedra, na altura da casa de máquinas. Nesse compartimento (máquinas) aparecera ruptura a BB. A 01,15 horas, o comandante determinou ao imediato que aliviasse a carga do tanque nº 4 central. Como a praça estivesse alagada, não foi possível realizar essa manobra. O comandante tentou dar adiante, aproveitando a tendência do navio para BE. Não o fez porque o chefe de máquinas lhe ponderou haver perigo de explosão

ou incêndio. As bombas de esgoto, postas a funcionar, também não deram resultado.

Diante da situação, o comandante comunicou o ocorrido à Fronape e emitiu pedidos de socorro.

As 03,30 horas, (dia 9) recebeu mensagem da Fronape na qual a empresa lhe participava terem sido tomadas providências junto à Base Naval de Recife. Às 11,00 horas, o Capitão dos Portos do Maranhão informava a partida, para o local, da corveta "Mearim", com base em Belém, e do navio "Rio Jaguaribe", da Companhia Nacional de Navegação Costeira. Às 21,00 horas o "Rio Jaguaribe" estava a 10 milhas do "Ilha Grande" e estabeleceu contacto permanente com ele. Justamente a essa hora, o "Ilha Grande" mergulhou a pôpa, encalhando. Nessas condições, o comandante achou melhor abandoná-lo. Participou essa resolução à Empresa, esclarecendo que o faria ao amanhecer. Solicitou ao "Rio Jaguaribe" que lhe enviasse uma baleeira motorizada, pois as suas não dispunham de motor.

O abandono foi efetuado a partir das 06,30 horas, do dia 10, depois de arriadas duas baleeiras. Cerca das 14,00 horas, o pessoal, documentos e alguns pertences da guarnição estavam a bordo do "Rio Jaguaribe". Este recebeu ordem de zarpar para o porto de Belém.

As 19,30 horas, a corveta "Mearim" emitiu sinais luminosos, pedindo ao "Rio Jaguaribe" que parasse, pois o comandante da corveta desejava ir a bordo do cargueiro.

Aí chegou, às 20,00 horas, o capitão-de-corveta Câncio.

Pediu esclarecimentos e declarou estar pronto a prestar auxílio e cooperar no salvamento do navio, se possível. O comandante do "Ilha Grande" relatou-lhe os fatos e lhe disse considerar o salvamento do navio impossível. Ainda assim, o comandante da corveta "Mearim" quis ir até o local, o que fez em companhia de dois oficiais e do comandante do "Ilha Grande".

No dia 11, às 08,30 horas, a "Mearim" chegou a 2,5 milhas do "Ilha Grande". O comandante da corveta, o comandante do "Ilha Grande", dois oficiais e três homens-rãs seguiram em uma lancha e inspecionaram o costado do navio sinistrado. Às 17,00 horas, regressaram, convencidos da impossibilidade de salvá-lo. Com licença do Comando do 4º Distrito Naval, voltaram à Base. No dia 12, às 21 horas, a "Mearim" chegou a Belém, onde encontrou a guarnição do "Ilha Grande", que aí aportara na véspera.

Feitas as comunicações oficiais e tomadas as providências legais e regulamentares. No dia 23, o comandante do "Ilha Grande" recebeu ordem de transportar a guarnição do seu navio para o Rio de Janeiro, onde seria realizado o inquérito. No dia 25 a tripulação chegou ao Rio.

O encarregado do inquérito considerou culpado o comandante Arnaldo Branquinho, entendendo que a Frota Nacional de Petroleiros deveria ser responsabilizada pela deficiência do material.

A Procuradoria, em face a representação de partes, opinou pelo sobrestamento do processo. Por fim, concordou com as representações.

O Tribunal Marítimo, em sessão de 8 de janeiro de 1963, recebeu ambas. Defesas, nos autos.

A representação oferecida pela União Brasileira Companhia de Seguros Gerais e pelo Instituto de Resseguros do Brasil contra Arnaldo Branquinho, comandante, e contra a Frota Nacional de Petroleiros e/ou Petróleo Brasileiro S/A, armadora e proprietária do NT "Ilha Gande", está fundamentada em tese da seguinte maneira:

"Face ao exposto e da prova que será feita no curso da medida requerida, caracteriza-se a culpa dos representados, quer sob a forma de imperícia ou imprevidência, quer sob a de erro, praticado na determinação dos pontos astronômicos ou na avaliação do caimento necessário, conseqüente dos ventos e da correnteza marítima da região. (sic).

A defesa da armadora põe em evidência a falta de conhecimento exato das correntes e suas influências no local, fato comprovado por publicações oficiais. A região é, realmente, muito perigosa e ainda não dominada pelos hidrógrafos, no que tange a correntes e ações correspondentes. Repele a afirmativa de que houvera erro na determinação astronômica dos pontos, uma vez que a ninguém é lícito apontar erro sem conhecimento perfeito das condições em que foram realizados os cálculos. Há, ainda, elementos pessoais e materiais que não podem ser desprezados. Conclui, classificando o acidente como fortuna de mar. A defesa do comandante Arnaldo Branquinho declara que este tomará todas as providências de ordem técnica necessárias à boa navegação. Não houvera imprudência, nem imperícia.

Constam dos Autos dois pareceres técnicos, assinados pelo almirante Jonas de Oliveira Paredes e pelo capitão-de-corveta Eduardo de Oliveira Rodrigues. Peças respeitáveis, não só pelos conteúdos, como pela nomeada de seus autores.

O parecer do comandante E. O. Rodrigues conclui: "1) tendo em vista o que foi citado, concluímos que o encalhe foi resultante de erro no cálculo do ponto astronômico, e, por outro lado, 2) Os argumentos demonstram que houve imprudência em querer passar nas proximidades e ao sul dos recifes, naquelas circunstâncias". (sic).

O parecer do almirante J. O. Paredes, depois de analisar os elementos que cercaram o acidente, conclui: "somos de parecer que o encalhe do navio tanque "Ilha Grande" só se pode atribuir à fortuna do mar".

Constam, ainda, informações da Diretoria de Hidrografia e Navegação, quanto ao recife Manuel Luiz e à eficiência dos Radiofaróis.

Todos os elementos colhidos e constantes dos autos foram bem estudados. Tratando-se de caimento de navio, de pontos astronômicos, de região famosa pelas armadilhas com que surpreende os navegadores mais avisados, de emprêgo de aparelhos, o acidente exigiu minucioso exame, análise detida, discussão de ordem técnica demorada, a fim de que não pairasse a menor dúvida no julgamento.

Chama, de início, a atenção de quem lê os autos, o cuidado do comandante na determinação das sucessivas posições do navio. Sem dúvida, procurou "amarrar-se" aos elementos que lhe poderiam trazer segurança. O rumo de 289° V fora desfechado normalmente. No dia 8, às 05,35 horas, observou três estrêlas e confirmou a sua posição, determinou a marcha média do navio, e manteve o rumo 289° V. No mesmo dia, obteve as retas do sol, às 08,09 horas e 09,15 horas, determinando o ponto pela passagem meridiana do sol, cerca das 11,57 horas, coordenadas: $1^{\circ} 33' S$ $42^{\circ} 28' W$), mantido o mesmo rumo. As 15,00 e 16,00 horas foram obtidas retas do sol. As 18,30 horas obtido um ponto astronômico de seis estrêlas. Os cálculos efetuados permitiram situar o navio, determinar-lhe a marcha média entre os dois crepúsculos, e mudar o rumo para 304° mg e 284° V, "a fim de — diz o comandante, em seu depoimento minucioso — passar pelo través dos recifes Manuel Luiz a uma distância de doze milhas, por BB" (sic). "Nessa ocasião o navio encontrava-se a uma distância aproximada de 48 milhas do través desses rochedos".

Não foram obtidas marcações com o radiogoniômetro, por estar o mesmo descalibrado. As 24 horas, o comandante passou o serviço ao seu substituto, desceu ao salão e ao camarote. Pouco depois regressava ao passadiço. Nada havia de anormal; o navio prosseguia no rumo traçado, em condições estabelecidas anteriormente. À 01,10 horas deu-se o choque e o encalhe.

Havia deficiências de ordem técnica, pois o radiogoniômetro, a giroscópica e o odômetro apresentavam defeitos. Não auxiliaram a navegação. No caso, teriam pouca influência, exceto o radiogoniômetro. As marcações radiogonométricas, na região não seriam obtidas, mesmo com aparelho perfeito. O navio estava muito distante dos radiofaróis, fora do alcance útil.

O comandante do "Ilha Grande" já navegara na região várias vezes, até com o mesmo navio. Conhecia o local. Bom navegador, habituado a fazer navegação astronômica, confiou nos cálculos aconselháveis, e traçou rumos certos, a fim de alcançar o destino.

O Roteiro alerta os pilotos, mostra-lhes que é necessário tomar cuidados especiais. Isso o comandante cumpriu, como se pode verificar nos autos.

A vida dos comandantes de navios é cheia de paradoxos. Reúne por um lado, o fascínio do mar e as travessias afortunadas. O cinema revela aspectos que deslumbram os leigos e entusiasma os profissionais. Por outro lado, surgem, a cada passo, perigos e dificuldades aterradoras. A ciência náutica e a marinharia permitem vencer óbices e obstáculos. É o aspecto heróico e técnico da profissão. Os comandantes de navios são cientistas de invulgar capacidade.

O presente encalhe, seguido de naufrágio, deve ser considerado como fortuna de mar.

A região em que ocorreu é conhecida como difícil; lá ficaram alguns navios de bandeiras diferentes. Estudos rigorosos recomendam a instalação de um farol nos rochedos, o qual possa afastar as quilhas levadas pelo mar, em direções indesejáveis. Só agora estão chegando àquelas costas os técnicos da Diretoria de Hidrografia e Navegação, para a elaboração de Cartas de Correntes de Maré. Depois desse trabalho, os perigos ficarão em evidência e será mais fácil contorná-los.

Considerando as dificuldades peculiares à região em que ocorreu o acidente;

Considerando a impossibilidade de aumentar os recursos de ordem técnica que melhorassem ou, pelo menos, se somassem aos elementos e que dispunha o comandante, para navegar na região;

Considerando que ainda não há estudos oficiais que proporcionem aos navegadores exato conhecimento das correntes marítimas locais e de suas reais influências;

Considerando que tal circunstância constitui, sem dúvida, omissão perturbadora;

Considerando que o comandante navegou normalmente, baseando-se em cálculos habituais;

Considerando que o comandante revelou zelo e cuidado permanentes;

Considerando que não se percebe negligência, imperícia ou imprudência da parte do comandante ou de seus comandados;

Considerando que a navegação, como foi apresentada, descrita e comprovada nas cartas juntadas aos autos, está perfeitamente de acordo com as normas usuais;

Considerando que não há restrições quanto à navegação realizada, nem quanto aos rumos adotados;

Considerando que o Roteiro permite navegar na região normalmente, tomadas as precauções adotadas na espécie;

Assim,

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, no mérito: a) quanto à natureza e extensão do acidente: colisão com pedras; água aberta; naufrágio; perda do navio e da carga; b) quanto à causa determinante: ação imprevisível de corrente marítima; quanto ao item "c", por unanimidade; exculpar a Frota Nacional de Petroleiros e, por maioria, exculpar também, o comandante Arnaldo Branquinho, mandando arquivar o processo por improcedente a representação, julgando o acidente como resultante de fortuna de mar. Custas pelos autores. O juiz Epaminondas de Souza julgou responsável o comandante por haver cometido erro de navegação, aplicando-lhe, por isso, a pena de multa de vinte mil cruzeiros (Cr\$ 20.000). — P.C.R. — Rio de Janeiro, 14 de janeiro e 1964. — *Paulo Mário da Cunha Rodrigues*, almirante-presidente — *Antônio Mendes Braz da Silva*, relator — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Jorge Gomes*.

Fui presente: *Agenor Rodrigues Pereira Guimarães*, 2º procurador.