

PROCESSO Nº 8.831

ACÓRDÃO

N/M "ALTAIR". Navio, castigado por temporal, adquire banda permanente devido à penetração de água nos tanques de lastro. Variação para salvaguarda de vidas humanas. Sábia e oportuna decisão do Comandante. Naufrágio, perda total. Exculpado o representado.

Vistos, examinados, relatados e discutidos os presentes autos.

Sob o comando do CLC Raymundo Bacellar do Carmo, o navio "ALTAIR" saiu do porto de San Pedro, Argentina, em 3 de junho de 1976, com um carregamento de 2.800 toneladas de trigo destinado a Natal, tendo por escala o porto do Rio de Janeiro.

No dia 5, o vento aumentou de intensidade e rondou para E; o mar também engrossou e as ondas passaram a invadir o convés de proa, por BE, quebrando sobre as escotilhas e provocando balanços de até 20 graus. As 2000 horas do mesmo dia, já então com vento e mar 8 na escala Beau fort, o Comandante resolveu colocar o navio em capa, navegando com marcha reduzida. Nesta ocasião, a visibilidade era nula, e caía forte chuva. Dia 6, a 01:00 hora, o Comandante resolveu correr com o tempo, por causa das avarias na escada de portaló de BE, nos cilindros de gás da cozinha e sua canalização, impedindo o funcionamento do fogão, no pau de carga, nas tampas dos suspiros dos tanques de lastro, permitindo a penetração de água, e destruição da balsa Salva Vidas. A partir desse momento, o navio adernou para BB. Ao amanhecer, do dia 6, o navio já estava com o adernamento bem acentuado e o tempo continuava ruim.

O Comandante tomou conhecimento, por intermédio do Chefe de Máquinas, de que havia água nos tanques de lastro a BB, tendo ordenado que fossem esgotados. Tal providência não melhorou a situação, e a banda do navio passou a ser de 10º graus. As 05:00 horas, voltaram a capear, até as 09:00 horas, quando novamente correram com o tempo; mar e vento força 7.

Às 12:10 hs., passaram a navegar em direção à barra do Rio Grande, numa tentativa de arribar. Foi passado um rádio ao Agente, no seguinte teor: "Estou arribando com adernamento PT Solicito providenciar prático máxima urgência".

Como o adernamento aumentasse, sofrendo o navio fortes balanços, e já houvesse infiltração de água na praça de máquinas, o Comandante achou que não tinham condições de chegar ao porto do Rio Grande e entrar à barra. Por

esses motivos, reuniu os Oficiais e principais da guarnição, deliberando a variação do navio, para salvar as vidas humanas e, se possível, o navio e a carga.

Às 13:30 hs., o navio varou, sendo largadas 5 manilhas náguas. Nesta ocasião, chovia torrencialmente, tirando totalmente a visibilidade. Feita a sondagem por BE, acusou na proa 4 m, a meia nau 3 m e na popa 6 m. Em seguida, emitiram SOS pelo sistema CW e, posteriormente, entraram em contato pelo VHF, através da praticagem, com o agente do armador.

Na impossibilidade de obterem uma posição exata da variação, devido à pouca visibilidade, o navio passou a emitir sinais em 500 KHZ, e a "CV BAHIANA", com o gônio, marcou a posição, dando as coordenadas 32°15' Sul e 52°11' Oeste.

Na manhã do dia 7, cerca das 09:00 horas, verificaram que o navio apresentava fratura no convés, na altura de meia nau a BB, por ante avante do porão II. Logo após, O MCA, que fornecia energia, parou, ficando o "ALTAIR" sem poder operar a estação rádio e o VHF. Nesta ocasião, o rebocador "PLUTÃO" já o havia localizado, mas não tinha condições de se aproximar, devido às condições do mar.

Às 10:00 horas, como o tempo melhorasse, o Comandante ordenou o abandono do navio, arriando-se duas baleeiras, uma transportando 15 homens e, a outra, 6. Ao chegarem à praia, foram auxiliados por pescadores. Às 13:00 horas, chegaram ao Rio Grande. Três tripulantes permaneceram na praia, vigiando o navio.

No dia 9, compareceu um inspetor do seguro, tendo constatado que o ferro de BB partira-se junto ao escovém.

No dia 14, a proprietária e armadora, Libra – Linhas Brasileiras de Navegação S/A – comunicou ao Capitão dos Portos do Estado do Rio Grande do Sul, que o navio "ALTAIR", desde o dia 10, fora entregue ao IRB – Instituto de Resseguros do Brasil.

Não houve perícia. Vistorias em seco e flutuando, realizadas há 6 meses.

O encarregado do inquérito responsabilizou o Comandante Raymundo Souza Bacellar do Carmo pela perda total do navio, por achar precipitada a decisão do encalhe. Defesa prévia à fl. 83.

A Procuradoria, no uso de suas atribuições legais, requereu arquivamento, por achar que a variação, no caso, era imprescindível, para salvaguarda das vidas de bordo.

Isto Posto:

Dos autos, verifica-se que o "ALTAIR" foi duramente castigado pelo temporal que ~~se~~ enfrentou.

Nas circunstâncias em que se encontrava, fortemente adernado e constantemente fustigado pelas ondas, que, provocando fortes balanços, o colocavam na iminência de fazer da quilha portaló; segundo depoimento do Comandante, a decisão de varar o navio não foi precipitada, como afirma o encarregado do inquérito.

Foi sábia e oportuna a decisão do Comandante pois, nas circunstâncias existentes, era a única alternativa técnica.

A alegação do encarregado do inquérito, de que o navio, já tendo suportado, até aquele momento, o temporal, deveria aguardar a melhoria do tempo, não parece ser muito sensata. O Comandante não poderia condicionar a salvaguarda de vidas humanas e uma possível melhoria de tempo, estando seu navio nas condições em que se encontrava.

Não resta dúvida de que a varação se impunha.

O que não está claro é como um navio classificado como C-2-C encontrava-se navegando da Argentina para Natal, com escala apenas no Rio de Janeiro, tendo uma tripulação fora de seu cartão de lotação. No convés havia apenas dois Oficiais de náutica, quando deveriam ser três. Deveriam ter três Oficiais de máquinas, e não havia nenhum, estando embarcado três condutores-motoristas. As irregularidades acima não foram sequer abordadas no relatório do encarregado do inquérito.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por maioria; a) quanto à natureza e extensão do acidente: varação e naufrágio; perda total; b) quanto à causa determinante: mau tempo; grandes avarias sofridas pelos embates das ondas; adernamento causado pela penetração de água nos tanques de lastro pelos suspiros degolados, e infiltração de água na praça de máquinas; c) julgar, o acidente como fortuna de mar, arquivando-se o inquérito. Vencidos os Exmos Juízes Charnaux Sertã e Gerson Cruz que votaram no sentido de ser oferecida representação contra o armador. P.C.R. Rio de Janeiro, em 20 de junho de 1978. — Aloysio Mendes Lopes, Vice-Almirante (RRm) Juiz-Presidente — Raymundo Lannes Bernardes, Relator — Gerson Rocha da Cruz — Antonio Mendes Braz da Silva — Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello — Pedro Paulo Charnaux Sertã — Álvaro Cezar Beduschi — Agenor Rodrigues Pereira Guimarães, Procurador-C.