

PROCESSO N.º 5 638

ACÓRDÃO

*Nanfrágio. Mau estado da estrutura do navio.
Condenação.*

Vistos, relatados e discutidos os autos.

O navio "FERNÃO DIAS", de propriedade da CINABA, suspendeu de Macau, Rio Grande do Norte, para Santos, transportando 7 mil toneladas de sal a granel.

O navio escalou em Maceió, suspendendo no dia 23 de maio de 1968. Nesta ocasião havia mar de vagas, céu encoberto e aguaceiros. O navio viajava a 5 nós. O contra-mestre sondava os porões e o nível de água variava de 5 a 12 polegadas. No dia 25 de maio de 1968, a sondagem revelou que o nível da água era de 35 polegadas no porão n.º 1 de BB.

A bomba de esgoto foi posta a funcionar; foi determinada a sondagem às 13 horas, nessa hora voltaram a ser encontradas trinta e cinco polegadas de água.

Uma hora mais tarde, o comandante reuniu os oficiais e principais da guarnição, tendo resolvido arribar a Salvador. Foram lavrados Ata de Deliberação, Protesto Marítimo, etc. e foi tomado o rumo de Salvador.

As quinze horas, ou seja, uma hora depois, foi observado que o navio apresentava anormalidade em sua estabilidade, e foi encontrada água no porão n.º 1, com nível de 6 a 9 pés.

A bomba de esgoto passou a ser usada permanentemente. O navio passou a irradiar um sinal de emergência, que foi captado pela estação de rádio de Amaralina, e por alguns navios nas proximidades. A estação de Amaralina solicitou socorro de uma corveta da Marinha que estava em Salvador e o navio-tanque "PETROBRÁS SUL" passou a se comunicar com o "FERNÃO DIAS".

A bomba de esgoto conseguiu manter o nível da água em cerca de 6 a 7 pés até que, cerca das 20 horas, o navio começou a adernar para bombordo, e as sondagens dos porões números 2 e 3 acusaram aumento de água, foi tentado fazer o esgotamento destes porões, porém sem resultado. As 20,20 horas, o navio passou a emitir sinais de SOS, sendo usados foguetes pirotécnicos para indicar a sua posição ao navio-tanque "PETROBRÁS SUL", que se dirigia para o local.

As 21,30 horas, o navio foi abandonado, afundando rapidamente. O navio-tanque "PETROBRÁS SUL", chegou ao local algum tempo depois encontrando apenas naufragos agarrados a destroços, o navio tanque permaneceu na busca até 7 horas da manhã do dia seguinte, com a chegada da corveta "PURUS" de Salvador, assumiu a mesma o serviço de salvamento. Posteriormente, um avião da Força Aérea localizou outros naufragos, que foram recolhidos.

Finalmente, a corveta "PURUS" recolheu o corpo do comandante do navio capitão de longo curso Cesar de Freitas Silva. A busca foi encerrada às 12 horas, do dia 28 de maio de 1968.

No inquérito aberto na Capitania dos Portos da Bahia, depuseram :

"o comandante (fls. 7 a 11) e o rádio-telegrafista (fls. 12 a 14) ambos do navio-tanque "PETROBRÁS SUL". O imediato (fls. 17 a 24), o rádio-telegrafista (fls. 27 a 32), o terceiro-maquinista (fls. 36 a 39), o contra-mestre (fls. 40 a 44), um foguista (fls. 47 e 48), um carvoeiro (fls. 54 a 55 e o primeiro piloto, todos do "FERNÃO DIAS".

Acham-se apensos aos autos diversos documentos do navio todos relacionados a fls. 60. Dêles depreende-se que :

a) vistorias estavam em dia, navio vistoriado flutuando dois meses antes do acidente. Há uma relação de 69 exigências;

b) o navio fôra vistoriado em sêco um ano e quatro meses antes do acidente;

c) o encarregado do inquérito apensou uma relação detalhada de todos os reparos que sofreu o navio no princípio de 1967 (fls. 82 a 94).

O encarregado do inquérito apensou ainda cópias dos acórdãos e dos processos números 3241 e 4224. O primeiro processo se referia ao acidente com o mesmo navio em 1957, quando se chamava "GUARASSU". Naquela oportunidade, o navio pertencia à Empresa Internacional de Transportes, sendo que o capitão dos Portos de Recife, após laudo pericial, concluiu que o casco do "GUARASSU" não oferecia confiança para viagem, razão pela qual, exigiu do agente da armadora, a assinatura de um termo de responsabilidade, para permitir que o navio continuasse viagem (fls. 98).

No processo 4224, julgou-se uma arribada do "FERNÃO DIAS", em 1961. Naquela oportunidade, já se considerava um navio envelhecido e o material desgastado. Arribada se dera porque durante a viagem o chefe de máquinas notara que algumas chapas transversais, assim como longarinas, apresentavam rachaduras e torções. Nesta ocasião, o navio já se chamava "FERNÃO DIAS" e já pertencia a CINABA.

"... navio envelhecido pelo tempo e pelo uso, tendo recebido reparos durante dois anos, conforme esclarece a reinquirição de fls 28-v, não há, como estranhar acidentes dessa natureza, sempre decorrentes de desgaste do material... quanto à causa determinante: enfraquecimento da resistência transversal do costado, provavelmente, motivado por abertura ocorrida nas anteparas que limitam o compartimento em que existiu a carvoaria de bombordo, segundo apurou a pericia; julgar o evento como causa normalmente imprevisível, decorrente do envelhecimento e desgaste do material e mandar arquivar o processo". (Sic.).

O encarregado do inquérito encerra o relatório sem apontar responsáveis, procura principalmente calcar sua opinião nos dois acórdãos já referidos. A fôlhas 115, o oficial encarregado, imediatamente, antes de concluir declara textualmente:

"o naufrágio do navio mercante "FERNÃO DIAS", era inevitável e previsível. Era tão somente questão de tempo".

A Procuradoria representou contra a armadora CINABA — Comércio, Indústria Navegação Bandeirante S.A., tendo requerido que o Tribunal enviasse "as peças" dos autos à Procuradoria Geral do Estado da Bahia, para que fôsse apurada a responsabilidade criminal da representada. A CINABA, foi representada em dois outros processos neste Tribunal, ambos relativos ao navio "RAPOSO TAVARES", tendo sido absolvida nas duas oportunidades.

Citada a representada, inicialmente, não apresentou defesa, tendo sido designado, o advogado de ofício Orlando de Souza Barros,

após ter sido declarada a revelia da representada (17 de julho de 1969).

Posteriormente, à apresentação da defesa pelo Advogado de ofício a representada resolveu constituir como advogado o Dr. Pedro Calmon Filho o qual apresentou documento de fls. 138, da qual se lê: "*data venia*", a acusação antes de tudo é caluniosa, senão apenas assaca contra a representada infundadas imputações.

Começa por ignorar a verdadeira e correta denominação da representada, demonstrando que não houve sequer o cuidado de pesquisar nos registros mantidos por este Tribunal, o nome do armador do navio sinistrado.

Depois, causa espanto, *data venia*, por ignorar inteiramente os elementos contidos no processo formado pelo inquérito da Capitania.

Acusa apenas. E sem qualquer sentido. Ignora, assim, que o navio estava vistoriado, que o navio estava corretamente equipado, que o navio estava tecnicamente, apto e perfeito quando do início da viagem.

Mas não aponta, mesmo, a acusação, onde estaria a culpa do armador.

Pois é evidente, não se pode levar a sério a imputação de "ambição", por deixar de dar baixa, em navio de 57 anos de idade...

Ora, se as autoridades navais permitiam seu tráfego, como permitem de centenas de outros navios até de mais idade, é porque a idade por si só, não representa que o navio não esteja mais apto a navegar. O que interessa é a sua conservação, evidente. E neste sentido, a representada está tranqüila, pois seu navio estava perfeitamente conservado e equipado, perfeitamente apto a se fazer ao mar.

Na fase de instrução, trará a representada mais evidências ainda do que a constante já no processo, para demonstrar, apenas, que seu navio estava 100% em ordem para a viagem que realizava.

A causa do afundamento, por isso, somente pode ser atribuída à fortuna do mar.

Confia a representada que o Egrégio Tribunal, quando conhecer a espécie, aplicará a necessária justiça, rejeitando a absurda representação e isentando a suplicante de culpa". (Sic.).

O Tribunal comentou e elogiou o desempenho da defesa neste processo, visto que foi dos mais elaborados e detalhados de quantos tem tido a oportunidade de apreciar.

O advogado de defesa requereu a tomada de depoimento das seguintes pessoas:

Rafael de Azevedo Branco — Capitão-de-Mar-e-Guerra, — cujo depoimento consta de fls. 191;

Arthur Cavalote — Presidente da representada — depoimento a fls. 192;

Jonas Correia da Costa — depoimento a fls. 197; -- Almirante reformado que fôra Superintendente da Representada em 1965 e 66;

Roberto da Silva Sá — Oficial de Marinha, Engenheiro Naval, Reformado — depoimento a fls. 198.

Era intenção da defesa provar que o navio sofrera extensas obras em 1966, assim como verificações "In Loco" por perito do I.R.B. dois meses antes do acidente; para tal, a defesa requereu ainda a tomada de depoimento do perito Altair Santaz da Silva. Este perito não foi localizado, de modo que a defesa desistiu da tomada de depoimento do mesmo. Foram anexados porém 6 fôlhas (157 a 162) cópias de laudo de vistoria e avaliação do I.R.B. Essas fôlhas, embora não estivessem autenticadas nem assinadas, com exceção da última que continha uma assinatura parcialmente legível, foram aceitas e analisadas pelo Tribunal. Foi ainda requerido pela defesa que se juntasse aos autos, cópia do processo n.º C-66/16957 da SUNAMAM.

Foi oficiado também o pedido da defesa ao I.R.B., solicitando que fôsse informado se já havia sido paga a indenização, sendo que a resposta consta do ofício de fls. 186, no qual se verifica que a seguradora fôra autorizada a pagar a indenização.

De tôdas as diligências solicitadas pela defesa, o Tribunal verificou o seguinte :

1.º) o navio foi adquirido pela CINABA em 1957, sendo que nesta oportunidade estava com tôdas as chapas do fundo impréstáveis;

2.º) o navio foi submetido a obras estruturais extensas em 1960, obras essas efetuadas no Arsenal de Marinha. A maioria das chapas de fundo foi substituída e as obras foram realmente extensas;

3.º) cerca de um ano depois, o navio foi obrigado a uma arribada, porque durante a viagem a guarnição notara que a estrutura apresentava rachaduras e torções. Esta arribada foi objeto do processo 4224, cujo acórdão consta do relatório do encarregado do Inquérito;

4.º) durante os anos de 1965 e 1966, o navio sofreu extensos reparos estruturais e de máquinas, iniciados no estaleiro São José e concluídos pela Empresa de Reparos Navais Costeira S.A., êsses reparos foram concluídos em 1967, após o que foi efetuada a vistoria em seco;

5.º) o processo nº C-66/16957 da SUNAMAN, que está anexo aos autos, refere-se a êsses reparos; já nessa oportunidade havia na SUNAMAN dúvida quanto a ser ou não plausível a aplicação de recursos da Taxa de Renovação da Marinha Mercante, para a recuperação do "FERNÃO DIAS";

6.º) da leitura da fôlha 13, do processo anexado a pedido da defesa, constata-se que o Chefe do Departamento de Engenharia da SUNAMAN, era de opinião que as obras efetuadas no "FERNÃO DIAS", deveriam ter sido precedidas de consulta à SUNAMAN, e não pagas com recursos da Taxa de Renovação da Marinha Mercante, em virtude de solicitação da armadora feita "a posteriori";

7.º) verifica-se finalmente, que a SUNAMAN pagou a importância de Cr\$ 594.389,00 para custear os reparos efetuados;

8.º) o laudo de vistoria do I.R.B. — (ver fls. 158), nada diz com relação ao estado do casco; declara apenas, que o casco fôra classificado pelo Bureau Veritas em março de 1967;

9.º) o navio foi vistoriado em seco em janeiro de 1967, um ano e quatro meses antes do acidente;

10.º) o navio foi vistoriado flutuando em março de 1968; do laudo de vistoria constam 69 exigências, desde as mais elementares até algumas de grande significado como :

I — reparo no engaxetamento nas bombas de esgoto;

II — sanar entrada de água exagerada pelo engaxetamento da bucha;

III — instalar equipamentos de incêndio na praça de máquinas e na praça de caldeiras, etc.

Não há nos autos provas de que as exigências tenham sido cumpridas.

Face a todas as ocorrências relacionadas acima e a despeito da argumentação apresentada pela defesa, o Tribunal resolveu condenar a representada pelas seguintes razões :

1.º) a vistoria flutuando, embora em dia, mostra um número exageradamente grande de exigências, que segundo se saiba, não foram cumpridas;

2.º) o navio era velho e já havia mostrado sinais de avarias anteriores, a ponto de ter sido necessário interromper uma viagem em 1961, porque havia sinais de torção e trincas em peças estruturais;

3.º) o próprio encarregado do inquérito conclui que o naufrágio do navio era uma questão de tempo: restava exclusivamente, prever a época;

4.º) sendo um navio velho e que sofrera diversas avarias e muitos reparos, era de se esperar que a sua manutenção exigisse maiores cuidados do que um outro de mesmas características e menor idade; além de ser este um fato do conhecimento geral, é o que afirma a testemunha Rafael de Azevedo Branco, testemunha essa chamada a depor pela própria defesa;

5.º) quando o navio sofreu reparos em 1966, a própria SUNAMAN, já punha em dúvida, a viabilidade ou não da operação do navio, fato esse que, por si só, já deveria servir como um alerta para a armadora. Uma das razões que levou a SUNAMAN a concordar com a aplicação de recursos da Taxa de Renovação da Marinha Mercante para custear a obra efetuada, era de que a velocidade do navio orçava em 8 a 9 nós. Todavia, na viagem em que ocorreu o naufrágio, a velocidade do navio era bem menor, o que mostra que a armadora não conseguia manter o navio tão bem, quanto quer fazer crer a defesa;

6.º) O próprio acidente mostra que o navio não estava em condições, porque o navio fez água, e se estivesse em boas condições, não deveria ocorrer. Pode ser alegado que a água aberta se dera em virtude de mau tempo, porém, tal alegação não procede, visto que a despeito de haver mar de grandes vagas, céu encoberto e pancadas de água, isto não é condição de mar para fazer um navio em bom estado, abrir água. Verifica-se do próprio teor do inquérito, que os naufragos permaneceram no mar, agarrados a destroços, cerca de 02.30 a 0.30 horas. Ora, se o estado do mar fôsse, por si só, capaz de romper a estrutura de um navio, não teria sido pos-

sível aos naufragos permanecerem durante tanto tempo agarrados a destroços. Esta consideração leva à conclusão que o casco do navio deixava a desejar e que não foram condições severas de mar que fizeram o navio abrir água;

7.º) as anteparas estanques de separação dos porões 2 e 3, não estavam em boas condições, já que verifica-se dos autos que o navio fez água no porão nº 1, e que posteriormente, o alagamento se propagou para os dois outros porões, o que evidencia o estado precário destas anteparas;

8.º) o simples fato de estar em dia a vistoria em seco, não prova que o casco do navio estava em boas condições; o navio fôra vistoriado um ano e quatro meses antes, mas, usando as próprias palavras da defesa em suas alegações finais (fls. 128), estas vistorias não fornecem senão a presunção de bom estado. Compete ao armador manter o estado do navio na mesma condição em que estava na ocasião da vistoria, o que não parece ter ocorrido, pelas diversas razões já apontadas.

Pelas razões acima e pelo fato de que a representada não pode alegar ter sido surpreendida, porque o próprio navio já havia sofrido outros acidentes muito graves, o Tribunal foi levado a considerar culpada a representada.

Por essas razões e pelo que mais consta dos autos.

Acordam os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade : a) quanto à natureza e extensão do acidente: naufrágio; b) quanto à causa determinante: mau estado da estrutura do navio; c) considerar culpada a representada CINABA — Comércio, Indústria Navegação Bandeirante S.A., como incursa na letra "a", do art. 14, combinado com a letra "i", do art. 124, da lei 2.180/54, e aplicar-lhe por maioria a multa de 50 (cinquenta) salários mínimos. Os Exmos. Juizes, relator e Agostinho Fernandes Dias da Silva acresciam na condenação o cancelamento do registro da Armadora. Custas na forma da lei. — P.C.R. — Rio de Janeiro, em 8 de julho de 1971. — *Antonio Mendes Braz da Silva*, Vice-Presidente, no exercício da Presidência. — *Pedro Paulo Charnaux Sertã*, Relator. — *Gerson Rocha da Cruz* — *Jorge Gomes* — *Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello* — *Agostinho Fernandes Dias da Silva*.

Fui presente: *José Maria Coutinho Nevares*, Primeiro Adjunto de Procurador.