

ACORDÃOS

ANO DE 1940

PROCESSO No. 261

Colisão, encalhe e conseqüente naufrágio. É negligente o capitão que, não divisando a luz de um faról que devia avistar e montar a determinada hora, continúa navegando sem tomar providências para verificação da posição de seu navio. Desvio de rota. Negligência e imprudência. Correntes locais. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, em que são partes a Procuradoria junto a este Tribunal e, como representado, o capitão J. Reindert Van der Laan Jr.

Em 9 de dezembro de 1937, às 2 horas e 43 minutos, o vapor holandês *Aldabi*, sob o comando do representado e armação de Van Nievert, Soudriann Mastschappi, NV, Rotterdam, em viagem entre os portos platinos e o de Santos, encalhou nos rochedos do cabo de Santa Marta, Santa Catarina, abrindo água nos porões de proa.

Verifica-se dos autos, que a navegação se fizera normalmente desde que o navio partira do porto de Montevideo. No dia 8, ao meio dia, o cálculo do ponto observado situou o navio nas coordenadas: latitude 21° 09' Sul e longitude 50° 05' Oeste de Greenwich. Desta posição, na carta foi traçado o rumo verdadeiro 27°, fazendo o navio passar distante 11 milhas do farol do cabo de Santa Marta, quando pelo través. Navegou o *Aldabi* ao rumo dágulha padrão 30°, que, segundo os assentamentos do "diário da navegação", corrigido no desvio 5° E e da declinação magnética 8° W, correspondia ao rumo verdadeiro projetado. A declinação magnética, entre a posição do meio dia e a das proximidades do cabo de Santa Marta, variava de 7° W a 9° W. Evidentemente, a média foi considerada para obtenção do rumo dágulha dado a navegar.

Nenhum abatimento foi levado em conta, no cálculo do rumo.

O tempo era bom, vento SSE-2, céu encoberto, mar de pequenas vagas; marcha do navio 11 nós.

Constata-se, pelos depoimentos dos tripulantes e faroleiros, que o céu estava encoberto, com alguma cerração sobre a costa. Este estado do tempo se manteve até momentos antes do acidente; do livro de quartos do farol consta que, 7 minutos depois do encalhe, isto é, às 2 horas e 50 minutos, foi constatada forte cerração; às 3 horas a buxina de nevoeiro começou a funcionar (doc. e dep. de fls.). Menção se deve fazer das declarações unânimes, da tripulação de que nunca chegou a divisar a luz do farol, dada a cortina de cerração que encobria a costa.

Da colisão, resultou ficar o navio flutuando de meio comprimento para a pôpa, em fundo de 10 metros, aprofado a NE, distante cerca de 200 metros da praia, batido pelos vagalhões, tudo conforme o laudo pericial de fls...

Depuseram no inquérito 7 tripulantes, 3 faroleiros e 2 pescadores; foram juntas cópias autenticadas dos "diários" de bordo; extratos do livro de quartos do farol; providências foram tomadas para a presença de guardas aduaneiros no local, assim como da polícia. Na instrução foram pedidos pareceres da Diretoria de Navegação da Marinha, assim como novos documentos extraídos dos livros, relativamente à navegação feita e também a certidão do Departamento de Aeronáutica Civil, sobre o estado do tempo e do mar.

Representou por fim a Procuradoria contra o capitão J. Reindert Van der Laan Jr., que se defendeu por seu advogado.

E tudo bem examinado,

Considerando que, da posição observada ao meio dia da véspera do acidente, o rumo traçado a passar 11 milhas distante do farol do cabo de Santa Marta, constituía navegação segura, desde que o tempo se mantivesse bom e claro;

Considerando que o rumo dágulha padrão dado a navegar, correspondia ao rumo verdadeiro traçado na carta, se o desvio fôsse realmente 5° E, conforme registra o "diário de navegação";

Considerando que a zona em que navegava o navio é sujeita a fortes correntes na direção SW, mas o abatimento podia ser desprezado atendendo ao tempo bom e claro e vento moderado, pois qualquer caimento do navio para a costa poderia ser determinado pelo ponto obtido pela observação de estrêlas, por sondagens ou pelo aparecimento do farol;

Considerando que o timoneiro de serviço ao leme, por ocasião do acidente, declarou que governava ao rumo dágulha de governo 28°, quando o "diário da navegação" registra NNE 5/8 E equivalente a 29° 31' 52" e que somente esta diferença de 1° 32' produziria, ao fim de 165 milhas navegadas, uma redução de 4 milhas e 4 décimos na distância ao farol;

Considerando que a linha de navegação traçada na carta situava o navio navegando em fundos superiores a 30 braças, e se uma sondagem houvesse sido feita, em ocasião conveniente, teria sido encontrada profundidade menor, o que indicaria o navio aproximado da costa;

Considerando que, por todos os elementos que se encontram nos autos, se verifica ter havido um abatimento sensível, abatimento esse cujas causas não puderam ser determinadas;

Considerando que o farol deveria ser avistado à 1 hora e 16 minutos, com tempo claro, e, às 3 horas, deveria estar pelo través e, supondo-se a marcha de 11 nós, é inexplicável que o capitão não houvesse tomado qualquer providência, até que encalhou às 2 horas e 43 minutos;

Considerando que a omissão destas e de outras providências, asseguradoras do controle da navegação e da segurança do navio, concorreu para o acidente;

Considerando, assim, que o representado foi negligente, quando, não avistando a luz do farol que esperava ver a determinado momento, prosseguiu navegando, sem reduzir a marcha de seu navio, sem mandar proceder a sondagens ou mudar de rumo, afastando-se da costa, quando para léste nenhum perigo existia;

Considerando o mais que dos autos consta,

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo Administrativo, por unanimidade de votos, ser o acidente acima, ocorrido nas circunstâncias e com a extensão referidas (perda total do corpo do navio e faculdades), motivado pelo desvio da rota por causa não determinada, desvio esse que, no entanto, poderia ter sido em tempo notado e assim fixada a real posição do navio e evitado o acidente. Pelo que resolvem considerar como imprudente e negligente o representado, e, prevalecendo as circunstâncias atenuantes que mi-

litam a seu favor, impor-lhe a multa de duzentos e cinquenta mil réis (250\$000), como incurso nas letras c e f do art. 61 do decreto No. 24.585, de 1934. Custas na forma da lei. P. I. C. R.

Rio de Janeiro, em 3 de maio de 1940.— *Dario Paes Leme de Castro*, vice-almirante, presidente; *João Stoll Gonçalves*, relator; *Américo de Araújo Pimentel*; *Raul Romão Antunes Braga*; *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda*; *Francisco José da Rocha*.

Fui presente: *Carlos Américo Brasil*.