

PROCESSO N° 1.110

ACÓRDÃO

Encalhe e naufrágio. Abatimento do navio durante manobra de inversão de rumo, dentro do canal, em condições de tempo adversas, não havendo indício de qualquer propósito criminoso, nem constatada ficando a imperícia ou imprudência do práctico. Arquivamento do processo. Fortuna de mar.

Vistos, relatados e discutidos os autos do processo n. 1.110, dêles consta que, no dia 16 de abril de 1945, o vapor nacional "Taueté" naufragou à entrada do pórtio de Paranaguá, depois de haver encalhado no banco Inácio Dias.

Esse navio pertence à Empresa Caillet Limitada, estava no seguro pela quantia de Cr\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil cruzeiros) e era comandado pelo capitão-de-longo-curso Delfim Antônio Fiuza.

Verificado o sinistro, o comandante fez a comunicação à Capitania dos Portos e apresentou os seguintes documentos: diário de navegação, ata de deliberação, protesto marítimo, termo de abandono, termos de vistoria em seco e flutuando, tudo em ordem e de acôrdo com a lei.

Pelo que consta da ata de deliberação, o acidente se verificou da seguinte maneira: saído de Santos, com destino à Paranaguá-Antonina, com carga para êstes portos, o navio se encontrava em perfeitas condições de navegabilidade e completamente estanque.

As 23 horas e 4 minutos foi apanhado por vento fresco de SE, temporal com chuvas pesadas maré de vazante que o arrastaram para o banco Inácio Dias, onde encalhou.

Conhecendo do fato, a Capitania mandou proceder a inquérito, ouvindo as testemunhas necessárias, que assim depuseram em resumo:

O comandante se achava no momento do encalhe recolhido ao camarote, com febre; que, ao sair do pôrto de Santos, apesar de ter encontrado aguaceiros e vento fresco de sueste, aproximou-se da barra de Paranaguá, marcou o farol das Conchas, bóia de espera Norte e farol dos Ciganos, todos visíveis. Como estivesse doente e tivesse a bordo o práctico da barra de Paranaguá, Dino Fernandes, pediu-lhe para fazer a praticagem, no que foi atendido. Assim recolheu-se ao camarote, recomendando que o chamassem em caso de necessidade. Pouco mais ou menos às 23 horas e 35 minutos, ouvindo os sinais do telégrafo para a máquina, mandou chamar o imediato para auxiliar o práctico, quando sentiu um choque. Subiu imediatamente ao passadiço; chovia forte, vento fresco, má visibilidade e o navio batia no banco. Indagando do práctico a causa do que estava acontecendo, este respondeu-lhe que a correnteza e o vento arrastaram o navio para o banco. O práctico respondeu, ainda, que navegava ao rumo W $\frac{1}{4}$ NW, que levaria o navio com segurança pelo canal, mas que não podia ter absoluta confiança, por falta de visibilidade.

Na situação do encalhe, recebendo fortes pancadas do mar, foi tentado insistentemente com as máquinas safar o navio, mas sem resultado. Foram tomadas outras providências, que constam a fls. 33 e 34.

No seu depoimento, o práctico diz que a pedido do comandante, estava auxiliando a navegação, desde a entrada da barra. Ao passar pela bóia de espera Norte, vinha navegando praticamente, quando tudo cerrou, e perda completamente a visibilidade, passou a dirigir-se ao rumo W $\frac{1}{2}$ NW. Como não avistasse a bóia dos Ciganos, combinou com o imediato, que apareceu neste momento, regressar, isto é' "voltar para a barra", e iniciou a manobra. Nessa ocasião, apareceu o comandante no passadiço, sendo tomadas as providências descritas nos autos.

O homem de serviço no leme declarou que fêz as guinadas determinadas pelo práctico e quando este ordenou "tudo a bombordo", já o navio não obedeceu e começou a bater. Afirma que chovia, estava "cerrado" e o mar era de pequenas vagas. Em sua opinião foram causas do acidente, a forte correnteza, o vento e a pouca marcha do navio.

As demais testemunhas não alteram o que já foi dito, a não ser em pequenos detalhes que não trazem outros esclarecimentos.

O documento de fls. 29, (ofício do encarregado do Rádiofarol da ilha do Mel ao Capitão dos Portos), informa as condições do tempo: pequenas vagas, vento sueste com rajadas frescas, aguaceiros, má visibilidade. Essa informação do serviço meteorológico da ilha do Mel, vem confirmar os depoimentos das testemunhas a respeito do estado do tempo.

Pelo que consta dos autos e foi apurado, o encarregado do inquérito depois de descrever o acidente, concluiu:

- 1º) que o sinistro foi devido ao mau tempo;
- 2º) que houve perda total do navio e da carga, não havendo responsáveis, por ter o evento ocorrido por motivo de força maior.

Não se conformou com essa decisão o Capitão dos Portos, que em despacho de fls. 37 a 39 emite opinião sobre os fatos e circunstâncias que julgava terem provocado o acidente.

Conhecendo deste despacho, os armadores apresentaram ao Capitão dos Portos a contestação de fôlhas 40 a 43 v., acompanhada de documentos e provas que rebatem e invalidam as suspeitas da autoridade portuária.

Com vista dos autos a Procuradoria pediu a juntada das informações do Serviço de Meteorologia sobre o tempo reinante naquela noite. Há entre a informação prestada por essa Repartição e a do encarregado do serviço do rádio-farol da ilha do Mel, uma divergência, admitindo-se que se aproxima mais da realidade a informação do rádio-farol, que se acha a entrada do canal, enquanto que as do Serviço de Meteorologia são quase sempre falhas, no tocante ao estado do mar e sua intensidade, por não estarem em situação de observar o estado do mar.

A Procuradoria representou contra o comandante e o práctico.

Depois de legalmente citados, apresentaram ambos, por seus advogados, as defesas que estão juntas aos autos.

Na instrução do processo tornou-se necessário ouvir o comandante Delfim Antônio Fiuza, para melhores esclarecimentos, que são os seguintes:

Sabia, disse êle, que como comandante, sua presença é exigida no passadiço, tanto à entrada como à saída dos portos, mas que seu estado de saúde agravado no momento, fê-lo abrigar-se no camarim que é muito próximo ao passadiço e dali podia continuar a exercer as funções de comando. Disse êle que transferiu a direção da praticagem a pessoa legalmente habilitada, pois era o práctico local. Ninguém melhor podia dirigir o navio. Não transferiu a praticagem ao imediato por essa circunstância. Assevera que o práctico não assumiu o comando do navio e sim a praticagem, tão somente.

Finda a instrução, ouvida novamente a Procuradoria e feitas as alegações finais, entrou o feito em julgamento.

Na discussão, o Tribunal apreciou a ação do comandante que, doente, perturbado fisicamente para manter-se no passadiço, com febre, sob as condições de mau tempo, apenas abrigou-se no camarim ao lado, sem que por transferência a outrem, deixasse suas funções de comando.

Havendo a bordo um práctico da barra, não teve dúvida em pedir-lhe que levasse o navio pelo canal a dentro, pois ninguém mais legalmente habilitado que o práctico oficial daquele local para fazê-lo; não entregava pois a praticagem a um inexperiente e sim a um profissional de fato e de direito.

O comandante, apesar do seu estado, correu ao passadiço no momento em que sentiu os choques e tomou tôdas as providências necessárias.

Apreciando, por outro lado, a ação do práctico, observou o Tribunal que êle embora prestando um auxilio de emergência ao capitão doente, estava exercendo sua profissão.

As circunstâncias do tempo tempestuoso à noite, a má visibilidade, as chuvas, as rajadas frescas de vento e a correnteza, não lhe davam segurança do governo do navio. Quando o tempo cerrou, em virtude de um aguaceiro, perdeu êle de vista a marcação que necessitava para orientar-se. Nessa situação, tinha dois alvítes, para salvar o navio: o fundear e o de regressar à barra até clarear o dia, para tentar novamente a entrada. Resolveu pelo último, uma vez que recebeu fundear no canal, arriscando-se a obstruí-lo, se entrasse outro navio.

Iniciou, então, a manobra de regresso à barra, invertendo o rumo, quando nesse momento o navio bateu, atuado pelas circunstâncias do vento e correnteza.

Assim, pois, por não querer insistir em uma praticagem sem segurança, pensando que melhor seria regressar para pôr o navio a salvo de um acidente, foi colhido pela má sorte.

Os tripulantes do navio não o acusam de erro e muito menos de outra intenção.

Finalmente, o práctico podia ter-se recusado à prestação do auxílio ao comandante, porque não só o navio não o exigia, como ainda porque viajava como passageiro em viagem de retorno à sede da Praticagem. Prestou-se de boa vontade e com solidariedade manheira a ajudar o comandante enfêrmo, mas não pôde vencer a fatalidade.

Foram essas as razões que prevaleceram na discussão do processo.

Isto pôsto:

Considerando que o navio "Taueté" encalhou e naufragou ao entrar no canal de Paranaguá, na noite de 16 de abril de 1945;

Considerando que o navio era praticado pelo práctico da barra de Paranaguá, em substituição, nesse serviço, ao comandante que se achava enfêrmo;

Considerando que, embora a navegação pelo canal fôsse levada com acêrto, tornou-se perigosa pela falta de visibilidade, correnteza, vento e estado do mar;

Considerando que, nessas circunstâncias, o práctico resolveu regressar à barra, para evitar que ocorresse um acidente de navegação no canal;

Considerando que, na manobra de inverter o rumo, o navio, abateu e derivou atuado pela correnteza e pelas rajadas de SE;

Considerando que, por isso, foi o navio chocar-se no banco Inácio Dias, onde se perdeu;

Considerando que o acidente foi tão somente de fortuna de mar; que não houve imperícia ou imprudência, nem qualquer intenção que se possa atribuir a propósito criminoso;

Acordam, os juízes do Tribunal Marítimo, por maioria de votos; a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e naufrágio; perda de corpo e faculdades; prejuízos avaliados nos autos; b) quanto à causa determinante: abatimento imprevisto durante a manobra de inversão do rumo; mar agitado; vento de SE com rajadas frescas; má visibilidade; correnteza; c) considerar o acidente como fortuna de mar, isentar de responsabilidade os representados e mandar arquivar o processo. — P. C. R. — Rio de Janeiro, 10 de dezembro de 1946. — *Gustavo Goulart*, vice-almirante, presidente — vencido; julgo responsável o comandante Delfim Antônio Fiuza, incurso na letra i, do art. 61 do Regulamento do Tribunal Marítimo, por ter abandonado o passadiço sem deixar em seu lugar o imediato; e o práctico Dino Fernandes por imprudência, como incurso no mesmo artigo, letra "f". — *Américo de Araújo Pimentel*, relator — *Raul Romêo Antunes Braga*, vencido, na forma do voto do exmo. sr. presidente — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *João Stoll Gonçalves* — *Francisco José da Rocha*; vencido na forma do voto do exmo. sr. presidente — *Adolpho Martins de Noronha Torreão*. Fui presente: *Eduardo Maya Ferreira*, 2º adjunto-de-procurador.