

PROCESSO N.º 2.298

ACÓRDÃO

Encalhe e naufrágio. A cerração, por si só, não ocasionaria o acidente discutido, e por isso mesmo não serve de excusa para o capitão que não exerceu a devida diligência. Se assim não fôsse, enveredar-se-ia a passos largos, pelo campo da irresponsabilidade funcional. O nevoeiro, é bem sabido, é o maior flagelo do navegante, que lança mão de poderosas armas para combatê-lo. De tôdas elas, umas se apresentam com maior vigor: o bom senso e a prudência aliados à proficiência no desempenho das funções, inatos em indivíduos que bem sabem aproveitar as lições da experiência. Negligência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos êstes autos do processo número 2.298, originários da Capitania dos Portos do Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro, com representação de autoria do 1.º adjunto-de-procurador contra João Pedro de Moraes.

Em 12 de maio de 1952, cêrca das 17 horas, salu de Vitória, Espírito Santo, com destino ao pôrto do Rio de Janeiro, o iate-a-motor "São Mateus", de propriedade da empresa Artur Donato Ltda, e mestrado pelo representado.

Embarcação de madeira, possuía as seguintes principais características, expressas em metros: com. 40,10m; bôca 7,10m; pontal 2,30m; cal. máx. 2,44; tb. 198; tl. 139.

Como carga, transportava mais ou menos 190 toneladas, compreendidos nesta, tambores de aço galvanizado e cilindros de ferro vasos pesando aproximadamente 35.000 quilos, recebidos quase na sua totalidade naquêle pôrto e estivados, em grande parte, no convés.

O restante do carregamento, em trânsito, fôra embarcado em Conceição-da-Barra, pôrto inicial da viagem, e era constituído de tacos e pranchões (manifesto de fls. 18/19).

Seguindo a rumo que os autos não consignam, marcou às 20 horas e 30 minutos, pelo través de bombordo, na distância de 0,5 milhas, o farolete da Escalvada, como disse o mestre no depoimento, ou Guaraparí, conforme está no diário náutico, daí tirando o rumo 215 graus da agulha de govêrno.

Às 24 horas o mestre passou o quarto ao contramestre Manoel Gabriel Arcânjo Barbosa, tendo na mesma hora marcado pelo través o farolete da ilha do Francês, conforme ambos declararam no inquérito, ou Itapemirim, de acôrdo com o diário (fls. 11), na distância de 12 milhas (depoimentos de fls. 25-v. e 28).

Depois disso o mestre recolheu-se ao camarote.

Pela madrugada do dia 13, mais ou menos às 3 horas, passou a reinar forte cerração, tornando nulo o horizonte.

Pouco mais tarde, o mestre tomou conhecimento da situação e compareceu ao passadiço e, segundo suas declarações, a marcha já estava reduzida.

Com o clarear do dia, às 5 horas e 50 minutos, disse o mestre, notou alteração na côr das águas, que se apresentavam muito claras, parando logo a máquina e ordenando se fizesse uma prumada. Antes, porém, de concluir a operação, o casco roçou de pôpa; deu atrás tôda-a-fôrça e o navio obedeceu, caindo à ré, mas, a seguir, um vagalhão mais alto jogou o iate em sêco e, com a pancada violenta, a máquina estancou, por se haver rompido o cano da circulação de água dôce.

Estava encalhado na praia do Iquiparí, dez milhas ao norte do farol do Açú.

A maior parte do depoimento do mestre é contraditada pelas notas exaradas nos diários de navegação e de máquinas, e pelo depoimento do motorista, no que se refere às marcações efetuadas e a redução da marcha sob o nevoeiro que reinava.

Às primeiras horas da manhã, considerando o perigo a que julgava expôr a guarnição, resolveu o mestre transferi-la para terra, permanecendo no local até o dia 15, quando foi dada como abandonada a embarcação.

Alguns dos tambores arrumados no convés deram à praia, foram recolhidos e entregues a autoridade policial da localidade.

O iate estava segurado na Caledonian Insurance Company e outras companhias por Cr\$ 1.500.000,00 e parte da carga (madeira) também estava acobertada por seguro na North British & Mercantile Insurance Co. Ltda. por Cr\$ 414.276,40 (fls. 17).

As vistorias estavam em termo.

O inquérito concluiu pela fortuidade do evento.

A Procuradoria requereu o boletim do tempo e, em nova vista, concordando com as conclusões a que chegou o encarregado do inquérito, opinou pelo arquivamento do processo.

O Tribunal indeferiu o pedido e mandou representar contra o mestre João Pedro de Moraes, como responsável pelo acidente, pelos inúmeros fundamentos aduzidos a fls. 51, 51-v., 52.

Citado, o seu advogado juntou uma petição em que se propunha a demonstrar nenhuma culpa caber ao representado, legando como principal razão do acidente, a densa cerração reinante. Protestou por provas, mas na instrução nada requereu.

Isto pôsto:

Acidente de tamanha gravidade, o da espécie, sem explicação que possa convencer.

Até os elementos de prova elaborados pelo acusado na fase inicial e no inquérito, são incoerentes, contraditórios, não havendo coincidência entre o dito e o escrito, não na hora tumultuada do sinistro, mas depois de passada a borrasca, com tranquilidade suficiente para coligir ou simular dados, figurando o evento como melhor lhe aprouvesse.

Sem discutir a quem caberia neste caso a prova, não há dúvida, o acusado, certo de que se conduziu com sensatez no cumprimento das suas obrigações, haveria de destruir os elementos técnicos que na representação realçam com precisão o erro em que incidiu por imperícia ou negligência.

Cumpre, pois, examinar a navegação, reconstituindo os antecedentes da singradura a partir de um certo ponto, no trecho principal em que se faz gritante a desídia ou a falta de habilidade do profissional que levou o barco a destino trágico.

Marcando, antes de retirar-se do passadiço, o farolete do Francês ou de Itapemirim pelo través, na distância de 12 milhas, quando deveria ali passar a 14,5 milhas, o mestre já poderia observar que o navio caía consideravelmente para boreste, numa média de 1,25 milhas por hora, cumprindo logo acautelar-se, pois este abatimento para terra só tenderia a aumentar, à proporção que caminhasse para o sul e se aproximasse dos bancos de São Tomé, mas não o fez, deixando que a embarcação se afastasse da linha de navegação cerca de 13,3 milhas em 9 horas e 20 minutos de viagem.

O abatimento foi enorme e várias foram as causas que o determinaram. Dentre elas, pode estar a correnteza, mas em escala reduzida, tendo em vista que o vento era quase nulo.

O rumo realmente seguido pelo iate foi 207 graus, correspondendo na agulha de governo a 225 graus, se não afetada esta por desvio e se não houvesse diferença entre ela e a padrão, cuja verificação não se fazia. O rumo foi sempre dado pela agulha de governo, desprezado o confronto indispensável, sobretudo agora, quando o iate conduzia considerável carga de ferro no convés, cuja influência magnética produziu desvio para leste, e que somado à uma provável correnteza, fazia a embarcação aterrar cada vez mais.

Estes fatores prejudiciais, eram previsíveis e não podiam constituir surpresa para o marinheiro.

Em ocasião de tempo adverso, o navegante arguto e bem cuidado desconfia sempre da exatidão da rota que segue na carta, faz deduções contrárias, com maior vantagem para a segurança da navegação.

Não ocorreu ao mestre, investido das funções de capitão, corrigir a falha, retificar o rumo na oportunidade, tanto assim que recolheu-se sem deixar qualquer ordem, conduzindo-se como um simples vigia de passadiço, é bem o termo, logo após certificar-se do caimento lateral.

Por estes motivos, e por tudo o mais que dos autos consta, acôrda o Tribunal Marítimo, por maioria de votos: a) quanto à natureza e extensão do acidente: encalhe e naufrágio; perda do navio e da quase totalidade da carga; prejuízos não devidamente especificados nos autos; b) quanto à causa determinante: erro de navegação; c) julgar o acidente culposo e responsável, o representado João Pedro de Moraes, mestre do iate, por incurso na letra "a" do artigo 124 da lei 2.180 de 1954, aplicando-lhe a pena de um

mês de suspensão do exercício de funções. Custas na forma da lei. — P.I.C.R. — Rio de Janeiro, 15 de junho de 1954. — *Humberto de Arêa Leão*, almirante-de-esquadra, presidente — *Gerson Rocha da Cruz*, relator — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *João Stoll Gonçalves* — *Agnello de Azevedo Mesquita* — *Gilberto Lavanère Wanderley*. Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2.º adjunto-de-procurador.