

PROCESSO N.º 3.065

ACÓRDÃO

Encalhe na barra. Baizão conhecido. Perda de corpo e faculdades. Imprudência e erro de navegação. Culpa do capitão. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os autos, cujo processo originou-se do inquérito a que se procedeu na Capitania dos Portos do Estado do Espírito Santo, relativamente ao encalhe, seguido de naufrágio, do navio-motor holandês "Altair", na barra de Vitória, a 15 de abril de 1956.

Propriedade de Van Nieveld. Goudriaan Co's Stoomvaart Maatschappij N.V. (Rotterdam Zuid Amerika Lijn), inscrito no porto de Rotterdam, comandado pelo capitão-de-longo-curso Pieter Kop, o "Altair" possuía as seguintes principais características: cargueiro monoélice — comprimento total 141.94m — boca 18.13m — pontal 10.97m — tonelagem bruta 6.410 — tonelagem líquida 3.749 — motor Diesel, de seis cilindros.

Conduzia 14 passageiros e 7.437 toneladas de carga diversa embarcada nos portos do Rosário, Buenos Aires, Montevideu, Santos e Rio de Janeiro (manifestos, fls. 15/51).

Calava 7.01m à proa e 7.32m à ré.

As 13.02 horas do dia 15 de abril, já na barra de Vitória, demonstrando os faroletes da Baleia e dos Pacotes aos 290º e 165º verdadeiros, respectivamente, o capitão resolveu ancorar, marcando o farol de Santa Luzia aos 305v, na distância de seis décimos de milha, e nesta posição aguardar a chegada do práctico.

Manobrou, então, para descrever o giro por bombordo, leme todo carregado, marcha vagarosa e o suficiente para governar.

Entrementes, apareceu o bote da praticagem, saindo a barra, e que rumou na direção do vapor brasileiro "Loide Cuba" estacionado ao sul da boia luminosa do Baixo Grande.

O capitão recomendara ao oficial-de-quarto que observasse quando o pico do Frade Leopardo entiasse com a pirâmide da ilha do Boi (Rv 284º), alinhamento que indica a investida do canal da barra, livre da laje do Cavaio e do Baixo Grande, e que avisasse, para evitar que o navio ultrapassasse a marca.

Ao norte deste alinhamento e entre os Baixios Grande e Pequeno, encontrava-se surto o vapor japonês "Hide Maru".

Para não perturbar a navegação do vapor "Loide Cuba", que ia investir o canal da barra, o capitão Kop completou o giro e seguiu em marcha meia-fôrça, com intenção de contornar o vapor japonês e retornar à posição onde devia aguardar o embarque do práctico.

Durante esta evolução, às 13,25 horas, o "Altair" colidiu com os cabeços de pedra do Baixo Pequeno, e encalhou, sendo inúteis as manobras de máquina, para safar.

Da perfuração do chapeamento da carena resultou água aberta, ficando o compartimento do motor e os porões, em pouco tempo, invadidos pelas águas.

No dia 19 o casco estava adernado 25º a bombordo e aproado aos 315ºv, sendo visíveis apenas a superestrutura de meia náu e de ré, mastros, gigantes e a chaminé.

Nenhum interessado tendo atendido ao edital de notificação publicado no "Diário Oficial", os autos foram à Procuradoria, para o pronunciamento legal, manifestando-se o dr. 1.º adjunto-de-procurador em representação contra o capitão Pieter Kop, apontando-o como responsável pelo encalhe do navio que comandava, por imprudência no exercício de funções, imperícia nas manobras e erro de navegação, ao ultrapassar a zona onde devia aguardar a chegada do práctico, e que é assinalada na carta náutica.

O representado constituiu advogado e apresentou defesa, alegando em substância, o seguinte:

a) a acusação de imperícia e imprudência era improcedente, por isso que, experimentado e hábil marinheiro, agira sempre com a maior prudência durante a sua longa vida profissional, disso dando prova por ocasião deste encalhe, jamais abandonando o seu navio e desembarcando incólumes passageiros e tripulantes;

b) os fatos estão fielmente escriturados no diário da navegação, sendo inexata a versão de que investira a barra sem a assistência do práctico, quando precisamente a manobra fatal resultou da diligência em facilitar-lhe o embarque por boreste e quando procurava conduzir o navio ao local conveniente;

c) a manobra que levou ao encalhe resultou da intenção de não interferir na rota do vapor brasileiro que investia o canal;

d) por estes motivos, o acidente devia ser atribuído à fatalidade (fls. 133/144).

Na dilação probatória e a requerimento da defesa, foi colhido o depoimento do práctico Milton de Freitas Coutinho, que respondeu aos quesitos formulados.

Por ocasião do encalhe reinava visibilidade e tempo bons, mar de pequenas vagas, vento sueste bonançoso, maré em princípio de enchente (baixamar às 12 horas).

O Baixio Pequeno ; balizado por uma bóia cega pintada de faixas horizontais pretas e vermelhas e fica situado a uma milha e aos 30°v do farol de Santa Luzia prumando-se 4,90m de água sobre os cabeços de pedra.

Esta bóia havia sido temporariamente retirada, conforme Aviso aos Navegantes de 31-3-1956.

O encalhe resultou, sem dúvida, da imprudência em ultrapassar a zona onde devia ser aguardada a chegada do práctico e que está assinalada na carta náutica, conduzido o navio além do alinhamento que orienta a investida do canal e do qual os grandes navios não se devem afastar, nem ultrapassar, ao aproximarem-se da entrada do canal da barra.

O ancoradouro exterior, indicado na carta, tem profundidade de vinte metros, fundo de lama e fica situado ao sul da bóia luminosa do Baixio Grande ou da Mula, distante dela meia milha, e a uma milha e aos 81°v do farol de Santa Luzia.

A ausência da bóia cega que demarca o Baixio Pequeno, em nada prejudicava a navegação, especialmente para quem demandasse a barra vindo do sul, por isso que, sendo um balizamento secundário, por assinalar a orla oriental de um escolho situado em zona freqüentada apenas por pequenos barcos caboteiros e por navios cujos capitães saibam fazer uso da marca do Convento de N.S. da Penha ligeiramente aberto da quebrada (vertente) do norte do morro Moreno (236°v), e que permite a passagem entre os Baixios Grande e Pequeno, não reduzindo apreciavelmente a derrota de quem vai para o norte ou dêle procede.

A imprudência do capitão subiu de ponto, quando tentou contornar o vapor "Hide Maru" ancorado em local impróprio, entre os dois baixios, o que teria sido facilmente reconhecido, se no passado do "Altair" houvesse a vigilância adequada e se utilizados os métodos para determinação constante da posição do navio por marcações de pontos fixos e notáveis, e que são muitos na barra de Vitória, jamais ultrapassando para o norte, o alinhamento entre as bóias luminosas do Cavalo e do Baixio Grande.

Desta imprudência resultou o êrro de navegação, causa determinante do encalhe, que não deve ser atribuído à ausência da bóia do Balxio Pequeno, aliás facilmente reconhecível, principalmente em face da recomendação de todos os roteiros, que prescrevem nunca confiar obstinadamente na verdadeira posição das bóias e outros balizamentos flutuantes, especialmente se estiverem sujeitos à ação das vagas e de correnteza forte, podendo as amarrações garrar, sendo preferível controlar a posição do navio por meio de marcações de pontos fixos, observando a situação do balizamento.

Se esta precaução tivesse sido adotada, haveria tempo de ancorar, ao ser comprovado encontrar-se o navio em local impróprio ou perigoso à navegação.

O experimentado, hábil e veterano capitão Pieter Kop, desta vez não se houve com a costumeira e alegada cautela, foi vítima da própria imprudência e sofreu o rude golpe, que somente um homem do mar sabe avaliar: ver perder-se o belo navio que comandava.

Do exposto e por tudo o que dos autos se conclui:

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, unanimemente: a) quanto à natureza e extensão do acidente: colisão com recife submerso, água aberta e submersão parcial do navio; perda de corpo e faculdades; prejuízos avaliados, em parte, nos autos; b) quanto à causa determinante: erro de navegação e imprudência; c) julgar culpado pelo acidente, por incurso nas letras a e i do art. 124 da Lei n. 2.180 de 5-2-1954, o capitão Pieter Kop e aplicar-lhe a pena de interdição, por um ano, do exercício das funções de comando em águas brasileiras, na forma da letra "c", do art. 121. Custas processuais. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 11 de agosto de 1959. *Paulo Mário da Cunha Rodrigues*, almirante, presidente — *Francisco José da Rocha*, relator — *João Stoll Gonçalves* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza*. Fui presente: *Eduardo Maya Ferreira*, 1.º adjunto-de-procurador.