

PROCESSO N.º 3.441

ACÓRDÃO

Colisão com a ilha da Galé. Provado que não houve imprudência ou erro na navegação e que tôdas as precauções foram tomadas (rumos, sondagens etc.) é de se atribuir ao vento e correnteza o abatimento verificado, sob intensa cerração.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

A 17 de outubro de 1957 naufragou, com sua perda total e do carregamento que levava, o late-a-motor "Lily", de propriedade e armação de Navunidas Navegação S.A., com sede nesta Capital. O inquérito foi instaurado na Delegacia em Itajaí e nêle depuseram o capitão do navio, 1.º pilôto Silvio Barbosa Born, o 2.º pilôto, o chefe-de-máquinas, o 2.º motorista, o mestre, dois marinheiros e mais três pessoas, tripulantes do cúter "Olímpico" que socorreu a tripulação do sinistrado.

Diz o capitão que deixou o pôrto desta Capital a 15 de outubro, com destino a Pôrto Alegre e escalas no Rio Grande e Pelotas. No dia 17, na altura de São Francisco do Sul, traçou o rumo para passar a 5 milhas do través do farol da Paz; desta posição passou a navegar aos 174º verdadeiros (declinação magnética de 10º W e desvio de agulha de 1º L.) correspondentes ao rumo da agulha padrão de 183º e agulha de govêrno de 185º. A visibilidade, que era sofrível, tornava-se pior à medida que o navio avançava. Às 20 horas encontrou fundo de 46m e a visibilidade então já era nula, pelo que foi a marcha reduzida e dobrou-se a vigilância, pois navegava à altura da ilha da Galé, pela qual deveria passar completamente safo, a uma distância de 8 milhas. Mesmo assim, determinou, às 20,10 horas, que se navegasse ao rumo de 180º, procurando avistar o farol. Às 20,40 horas viu uma sombra por hom-bordo, parou a máquina, deu atrás, mas o navio sofreu um forte choque, pela proa, e ficou prêso, apesar dos esforços da máquina atrás. As sondagens indicaram água no píque-tanque de proa e

fundo duplo n-1, de bombordo, e ao redor do navio. Como permanecesse imóvel, fêz-se o alijamento da carga do convés e porão n.º 1, operação que durou até às 11 horas. Nesse momento o alagamento era total, apesar do trabalho das bombas desde a hora do encalhe. Havia 2m d'água no porão n.º 2. Passou o vapor a adernar violentamente para boreste.

Continuavam as medidas de esgotamento e alijamento, quando apareceu, às 12 horas, o iate "Olímpico" que, às 2 horas, recolheu a tripulação, o "Lily" estava, então, completamente adernado. As 5 horas, ainda de bordo do "Olímpico", verificaram que o vapor havia submergido, ficando de fora apenas o bico de proa.

Atribui o capitão o sinistro a uma forte corrente para O, um possível desvio da agulha, devido à carga de ferro existente no convés e porões e à falta de visibilidade. Ventos variáveis, fracos, mar calmo. Refere-se ainda à perícia de que resultou a perda do diário (quando passava de uma baleeira de bordo para outra, a motor).

Com o extravio desse livro a navegação só pode ser traçada com o auxílio dos depoimentos.

Instruem o processo comunicações dos capitães do iate sinistrado e do iate "Olímpico" e, por despacho do relator, os dados de registro do navio. Foi juntada a certidão do tempo.

Concluiu o relatório do inquérito pela força maior, com o que concordou a Procuradoria.

1 — O sinistro, de que resultou a perda de um dos melhores iates da nossa cabotagem, é descrito, nos autos, como obra da fatalidade. Pelo menos o único elemento descritivo de suas circunstâncias (que são os depoimentos) se congregam para admitir a fortuidade. Está tudo em minúcias. A navegação foi por este Tribunal plotada; as distâncias calculadas para evitar os perigos, os rumos traçados e as posições dariam, de fato, uma navegação segura. Não descuro o capitão, segundo afirma, das precauções: até a mudança do rumo, às 17 horas, quando ainda via terra, para passar a 7 milhas pelo través do Arvoredo. No entanto, depois de tudo isso e das sondagens que ia fazendo, da marcha reduzida de 8/9 milhas para 5 milhas, da vigilância redobrada, não foi percebido o caimento alegado, única razão que se poderá admitir para a colisão surpreendente com um obstáculo como a ilha da Galé...

Não há como se admitir, pois, senão à ação do vento que então soprava (NE, certidão de fls), à relativa influência da correnteza e principalmente à completa ausência de visibilidade (depoimento de fls. e fls., confirmados pelo capitão do iate "Olímpico"), a causa do abatimento verificado. E se o capitão usou das medidas indicadas para evitar êsses males (não é de crer em desvio de agulha por influência de certa carga), não resta ao julgador senão curvar-se diante do imponderável, robustecido pela prova produzida, a não ser que preferisse enveredar por meras presunções e hipóteses.

2 — Destarte,

Considerando que as causas estão assim determinadas, como estão apuradas as circunstâncias do fato;

Considerando que os autos não autorizam atribuir ao capitão (com bons antecedentes e afirma fazer a navegação na zona por mais de 8 anos), qualquer imprudência, negligência ou omissão.

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: colisão e naufrágio, com perda total do navio, nada constando dos autos quanto aos

danos na carga; b) quanto à causa determinante: abatimento não percebido sobre a costa (sob intensa cerração; ação violenta da correnteza); acertadas medidas de precaução (redução da marcha, vigilância e sondagens); c) considerar o sinistro como resultante de força maior e mandar arquivar o processo. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 6 de novembro de 1958. — *José Espíndola*, almirante-de-esquadra, presidente — *João Stoll Gonçalves*, relator — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva*. Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2º adjunto-de-procurador.