

PROCESSO N.º 1.716

ACÓRDÃO

Naufágio de iate, ao norte de Cabo Frio. Sinistro resultante de imprudência na navegação, uma vez que a região requeria mais cuidado. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

No dia 22 de outubro de 1948, o iate "Glória" de 255.350 lb.; 153.011 tl.; 223.105 toneladas de peso máximo de carga, propriedade de Jaime Pires, sob o comando do 2.º piloto Antônio Rocha, suspendeu do porto do Rio de Janeiro, com destino a São João da Barra, em lastro, a fim de, aí, embarcar açúcar com destino a Antonina, Estado do Paraná. Montou a fortaleza de Santa Cruz, passou por dentro de Maricás, tomou o rumo de ENE, para passar a 3 milhas do farol de Cabo Frio.

No dia 23, aos 10 minutos, o comandante marcou o farol de Cabo Frio aos 90.º, na distância de 2', e prosseguiu no rumo de ENE, conforme depôs.

O tempo estava bom, mas, não obstante, havia má visibilidade. A cerração aumentou, decorrido algum tempo. Esse é o depoimento de várias testemunhas.

O comandante reduziu a marcha, dobrou o pessoal de vigilância e ficou atento.

Inesperadamente, o iate colidiu com arrecifes, na altura da bochecha de BB. Embora com a máquina parada, o navio, levado pelo seguimento, foi chocar-se com o costão da ilha. Pela manhã, verificou-se que se tratava da ilha da Âncora.

No momento do acidente o comandante estava no passadiço. Mandou tocar alarme e pôr em funcionamento tôdas as bombas de esgôto. Estas não foram suficientes para esgotar a água que entrava abundantemente. Na iminência de naufrágio, tentou o comandante encalhar. Em menos de 10 minutos, entretanto, o navio soçobrava. A guarnição embarcou num escaler e salvou-se, sendo abrigada em uma fazenda do litoral. Pedido socorro a Cabo Frio, um caminhão veio buscar os naufragos e os conduziu à cidade.

Sobreleva acentuar que as agulhas do navio não estavam compensadas, nem havia tabela de desvios a bordo. O comandante declarou que solicitara, várias vezes, essa providência ao armador, sem que fôsse atendido. Nem a agulha padrão inspirava confiança.

Sempre que acidentes desta ordem são estudados, aparecem defeitos do material. A necessidade de trafegar, para atender a imperativos econômicos, adiam reparos e obras indispensáveis. Com o correr do tempo, acentuam-se as deficiências. Por fim, decorrem acidentes de maior ou menor importância.

No caso em tela, competia ao comandante tomar cuidado em sua navegação. Se o material não lhe inspirava confiança quanto à determinação exata da posição do navio, impunha-se navegar mais amareado, longe de terra, a fim de resguardar a embarcação.

Cabe ao comandante uma referência elogiosa, pelo fato de se ter lançado à água para salvar um homem. Conseguiu-o, com esforço que tais práticas exigem.

Isto pôsto, e por tudo mais que dos autos consta.

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: colisão com pedra; água aberta; naufrágio; b) quanto à causa determinante: imprudência quanto à navegação, levando em conta a região; c) considerar culpado o representante 2.º piloto Antônio Rocha, incurso na letra "I", do art. 124, da lei n.º 2.180 de 1954, aplicando-lhe a pena de repreensão, na forma do art. 121, letra "a" da mesma lei. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 17 de junho de 1958. — *José Espíndola*, almirante-de-esquadra, presidente — *Antônio Mendes Braz da Silva*, relator — *João Stoll Gonçalves* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza*. Foi presente: *Ulysses Gomes de Oliveira*, 1.º procurador.