

PROCESSO N.º 1.391

ACÓRDÃO

Colisão com objeto submerso não identificado. Água aberta. Naufrágio. Perda de corpo e faculdades. Acidente equiparado aos resultantes de fortuna de mar. Arquivamento do processo.

Vistos, relatados e discutidos os autos.

O iate-a-motor "Gaúcho" — da Sociedade Comércio. Indústria e Navegação Limitada, de Barra de Itabapoana, Estado do Espírito Santo, comandado pelo mestre-de-pequena-cabotagem Antônio José de Azevedo — carregado com 1.500 sacos de sal, largou do trapiche Wilson, em Cabo Frio, às 17 horas de 4 de janeiro de 1947, na viagem com destino ao porto de Vitória.

Às 17 horas e 30 minutos deitou de barra em fora e rumou aos 56º da agulha, tendo passado pela ponta de Búsios às 21 horas, pelo farol de Santana às 22 horas, pelo farol do Cabo de São Tomé às 8 horas do dia 5 e pela ponta do Açú às 9 horas e 40 minutos, quando o rumo foi alterado para 68º. Às 12 horas reinava tempo chuvoso, vento nordeste fresco, mar agitado. Às 14 horas e 30 minutos, estando o horizonte curto, seguiu-se ao rumo 45º; às 16 horas e 30 minutos, na passagem pela ponta do Retiro, o casco bateu num obstáculo submerso — "coisa firme", conforme está

registrado no diário da navegação — produzindo-se água aberta. Sem perda de tempo, o mestre navegou para aproximar-se da foz do Itabapoana, fazendo sinais sonoros, pedindo socorro, enquanto a tripulação tocava a bomba e alijava carga ao mar, para esgotar o porão e aliviar o barco. Entrementes o motorista avisava que o compartimento do motor era invadido pelas águas, deliberando então o mestre varar o “Gaúcho” na praia, última tentativa para salvação geral. Antes de chegar à costa, o navio desamparado e atravessado às vagas, em consequência da falta de funcionamento do motor, foi a pique, salvando-se a tripulação na baleeira.

Esta é a síntese dos assentamentos do diário de bordo e dos depoimentos prestados no inquérito a que se procedeu na Delegacia da Capitania dos Portos do Distrito-Federal e Estado do Rio-de-Janeiro em São-João-da-Barra.

Com vista dos autos, o dr. 2.º procurador requereu o arquivamento do processo, por considerar o acidente fortuito, conforme as conclusões do relatório do inquérito.

Em sessão de 22 de junho de 1947, êste Tribunal indeferiu o arquivamento e, depois de examinar detidamente as condições em que o acidente ocorreu, decidiu, por maioria de votos, que o processo retornasse à Procuradoria, para que fôsse oferecida representação contra o mestre, pelos seguintes fundamentos: “Examinada a navegação registrada no diário da navegação, cuja cópia está a fls. 18-19 dos autos, verifica-se que o barco seguia muito chegado à costa, reinando mau tempo, vento fresco, mar agitado, visibilidade reduzida, o que constituía imprudência; no momento em que ocorreu a alegada colisão com uma obstrução desconhecida e que os tripulantes supuseram fôsse um tronco de árvore, em contradição como o que consta do diário da navegação, onde está escriturado — *“o navio chocou-se com uma coisa firme”* — navegava-se próximo à costa, entre a ponta do Retiro e a barra do Itabapoana, zona inçada de pedras e baixios conhecidos dos navegantes e sobre os quais o “Gaúcho” bateu e abriu água, vindo a naufragar. Por êstes fundamentos e até prova em contrário, o sinistro resultou de imprudência na navegação e o mestre Antônio José de Azevedo deve defender-se das provas que contra êle existem nos autos”.

Nestes termos o dr. 2.º procurador representou contra o referido mestre, apontando-o responsável pelo ocorrido e requereu fôssem aplicadas ao culpado as penalidades de ordem administrativa em que o mesmo incidiu.

O representado atendeu à citação, constituiu advogado, apresentou defesa prévia, mas não protestou por provas.

O processo foi a julgamento, independentemente de alegações finais, na forma do parágrafo 3.º do artigo 55 do Regimento Interno.

Características do “Gaúcho”: iate-a-motor — casco de ferro — comprimento 24 metros — bôca 5 metros — pontal 1,80m — arqueação bruta e líquida 105 e 80 toneladas, respectivamente — motor a óleo crú, potência de 40 c.v.

Contestando a acusação, o representado disse que navegava por fora da zona de pedras e baixios, por isso que se encontrava cinco milhas afastado da costa, enquanto os escolhos deitam cerca de milha e meia ao mar da ponta do Retiro.

Defendendo o seu patrocinado, o advogado ponderou que o diário da navegação tendo sido escriturado de afogadilho e por um marujo de poucas letras, não podiam os assentamentos ter a virtude de contrariar tôda a verdade e a prova testemunhal, nem modificar as conclusões a que chegou a autoridade encarregada do inquérito.

Informou, ainda, que a palavra "firme" da frase que se irrogou de contraditória, quis significar a dureza do impacto, a resistência encontrada pela rigidez do choque de encontro a algum corpo estranho submerso e flutuante.

Alegou que o mestre navegava com o mesmo zêlo, prudência, cautela e irrestrito respeito às leis e regulamentos, adotados durante trinta e dois anos de incansável, exemplar e permanente serviço no mar, sem uma advertência sequer, devendo por isso o acidente ser atribuído a uma causa fortuita (fls. 43-45).

Vistas as peças do processo e cuidadosamente examinada a navegação plotada na carta náutica, considerando-se os rumos magnéticos, verifica-se que o navio passou mais ou menos a duas e meia milhas da ponta do Retiro, ou seja, afastado cêrca de uma milha dos baixios e não a cinco milhas da costa, como consta da defesa.

Entre esta ponta e a barra do rio Itabapoana existem pedras e bancos que requerem prudente resguardo na navegação, especialmente durante mau tempo e visibilidade reduzida.

Alegou-se ainda na defesa, para provar a impossibilidade do barco ter batido em pedra ou baixio, que se isto acontecesse, ter-se-ia danificado o hélice e o leme, o que não aconteceu, por isso que o "Gaúcho" ainda navegou cêrca de 30 minutos em direção à costa.

O argumento é franzino, porquanto nem sempre ocorrem êstes danos em tais acidentes.

Melhor raciocínio é o que faz crêr na existência de um tronco de árvore descido nas águas do rio Itabapoana e que, à deriva, meio submerso no mar, não foi percebido, porque o mar estava barrento, pela influência das águas do rio, tendo-se mesmo avistado balseados, conforme os depoimentos de fls. 13 e 14 e o relatório do inquérito a fls. 21-21v.

Do exposto e por tudo o que consta dos autos, e,

Considerando não ter ficado provado nos autos que a navegação se fizesse imprudentemente ou que o mestre se houvesse com negligência ou incompetência no exercício da profissão;

Considerando possível, embora não provado, que o casco tenha batido em um tronco flutuante e submerso, e que poderia ter causado avarias na carena e conseqüente água aberta, provocando o naufrágio nas circunstâncias em que ocorreu;

Considerando que, por falta de provas, o acidente de que trata o presente processo deve ser havido como resultante de fortuna do mar:

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, em votação unânime dos presentes ao julgamento: a) *quanto à natureza e extensão do acidente*: choque com obstáculo não identificado, de que resultou água aberta; afundamento do iate próximo à costa, quando tentava varar a praia; perda de corpo e faculdades; b) *quanto à causa determinante*: colisão com um corpo submerso não identificado; água aberta produzindo alagamento do casco; conseqüentemente,

c) julgar o sinistro resultante de fortuna de mar e mandar arquivar o processo, isentando de culpa o representado Antônio José de Azevedo, mestre do iate. — P. C. R. — Rio de Janeiro, 6 de maio de 1948. *Américo de Araújo Pimentel*, capitão-de-mar-e-guerra, presidente em exercício — *Francisco José da Rocha*, relator — *Raul Romão Antunes Braga* — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *João Stoll Gonçalves* — *Adolpho Martins de Noronha Torrezão*.

Fui presente: *Ulysses Gomes de Oliveira*, 2.º procurador.