

PROCESSOS N.ºs 1209 e 1242

ACÓRDÃO

Incêndio e naufrágio. Carga de inflamáveis. Abandono do navio. Morte do capitão. Conceituação de carga perigosa. Indeterminada a causa da irrupção do fogo. Arquivamento do processo.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, dêles consta que no dia 26 de outubro de 1945, o vapor "Nortelóide", do Lóide Brasileiro, deixou o Rio de Janeiro com destino aos portos do norte.

A 1 hora e 5 minutos do dia 28, na altura do cabo de São Tomé, irrompeu violento incêndio na proa do navio, onde se encontravam estivadas as seguintes mercadorias: 25 tambores de gasolina, 450 caixas de varsol, 90 caixas com fogos infantis para salão, 120 caixas com rupturita e 19 cunhetes com munição de guerra do Ministério da Aeronáutica.

Segundo os dados constantes dos autos, na parte restante do convés do navio ainda havia numerosos outros volumes com inflamáveis e explosivos.

Esta carga perigosa foi designada para o "Nortelóide" pela Comissão de Marinha Mercante e estivada com licença da Capitania dos Portos.

O incêndio foi logo atacado com os recursos de bordo, os quais foram ineficazes, por se terem avariado as canalizações de água, em consequência de sucessivas explosões.

Assim lutou a tripulação até quase às 2 horas, quando o comandante vendo a impossibilidade de dominar o fogo, já tendo perdido o recurso das duas baleeiras de vante e havendo receio pela rupturita, ordenou o abandono do navio, o que foi realizado

com as duas baleeiras de ré e uma balsa, para onde se transferiram os tripulantes, a esposa e uma filha do comandante, que viajavam como passageiras.

Ao abandonar o navio, descendo por uma talha, o comandante caiu, e batendo com a cabeça na borda da baleeira, desapareceu no mar.

Além do desaparecimento do comandante, houve ainda 12 tripulantes acidentados.

As baleeiras conservaram-se nas proximidades do "Nortelóide", aguardando socorro.

Aos sinais de radiotelegrafia atendeu em primeiro lugar o navio panamenho "H. M. Flager", que recebeu os náufragos do navio nacional; pouco depois aparecia o vapor americano "Alfred I. Dupont", que ficou incumbido da assistência e do possível salvamento do "Nortelóide", cujos tripulantes recebeu a seu bordo.

As 7 horas o comandante americano mandou uma equipe de tripulantes a bordo do "Nortelóide" para tentar pôr as máquinas em movimento, o que não foi conseguido.

Foi tentado também o reboque, mas dois cabos se partiram.

O navio americano abordou então o nacional e com 8 mangueiras de grande rendimento, atacou o fogo que ainda lavrava com grande violência.

Durante meia hora, lutou o navio americano, sem nada conseguir.

À 18 horas e 15 minutos o comandante do "Alfred I. Dupont", para evitar o risco de o seu navio avariar-se e percebendo que abatia em direção à costa, sabendo também que estavam para chegar outro navio do Lóide e um rebocador, resolveu abandonar o "Nortelóide", levando os tripulantes para o Rio de Janeiro.

O "Nortelóide" deu à costa nas proximidades da lagoa Feia.

O inquérito instaurado na Capitania dos Portos do Distrito Federal, onde foram tomados os depoimentos de 16 testemunhas, e, conhecido um dos dois pareceres solicitados a dois professores de química sobre explosivos e inflamáveis, chegou à conclusão de que o acidente fôra resultante de causa fortuita, não havendo responsáveis diretos.

A Procuradoria junto a este Tribunal opinou pelo arquivamento do processo n. 1.209.

Antes que o Tribunal apreciasse a promoção da Procuradoria, o Instituto de Resseguros do Brasil representou contra o Lóide Brasileiro, como responsável pelo incêndio que considerava culposo, por não ter tomado as necessárias precauções em estivar a carga perigosa, por não ter havido a necessária vigilância a essa carga e por ter havido abandono precipitado do navio, o qual, alegava, não estava devidamente aparelhado contra a eventualidade de um incêndio.

A Procuradoria, ao se manifestar sobre essa representação, manteve o seu parecer.

O Tribunal, entretanto, recebeu a representação.

Durante a instrução do processo, o Lóide Brasileiro apresentou numerosos documentos probatórios e que adiante serão mencionados.

A ESTIVA DA CARGA PERIGOSA

O "Nortelóide", em sua viagem para os portos do norte, transportava avultada quantidade de carga perigosa: rupturita, munições, fogos de salão, gasolina, etc.

Seria anormal uma viagem nessas condições?

Responde o talão do canhoto de licenças da Capitania dos Portos: em um período de 2 meses e 2 dias, isto é de 21-8-1945 a 23-10-1945, nada menos de 5 navios do Lóide — o "Santos" — o "3 de Outubro" — o "Murtinho" — o "Vitorialóide" — o "Nortelóide" tiveram licença para transportar no convés: munições, granadas com balas, espoletas, cartuchos carregados, dinamite, fogos de salão, com inflamáveis e outras cargas perigosas.

Como é angariada essa carga, verdadeiro pesadelo para o armador.

É por intermédio da Comissão de Marinha Mercante, órgão da administração pública incumbido de disciplinar o tráfego da marinha mercante, que os embarcadores requisitam praça para o transporte de mercadorias.

As requisições despachadas, já levam o carimbo "convés" e os respectivos conhecimentos outro carimbo "no convés por conta e risco da fazenda."

Mas não é tudo; para transportar a carga no convés há necessidade de licença da Capitania dos Portos, outro órgão da administração pública incumbido de zelar pela segurança da navegação.

Assim, não é de se imputar ao armador a quantidade e a qualidade da carga perigosa que transporta nos seus navios.

A área do convés do "Nortelóide" deveria medir aproximadamente uns 900 metros quadrados; deduzindo a área das escotilhas, das construções existentes e a necessária à locação e manobra do aparelhamento do navio, a área útil para o transporte no convés possivelmente se reduziria à metade.

Em tão modesta extensão, qualquer que fôsse a estiva, haveria sempre proximidade de cargas de natureza diferente.

Escolheu-se para o transporte da carga perigosa, a parte de vante até o porão n. 2.

A escolha foi racional:

- a) porque era a mais resguardada das fagulhas da chaminé, em consequência da velocidade do navio;
- b) porque alojando a tripulação à ré, era possível isolar o local, impedindo a aproximação dos fumantes ou dos imprudentes.

As cargas de espécies diferentes estavam separadas por intervalos de 9 a 10 metros; dada a exigüidade do espaço, não era possível exigir mais.

O encarregado do inquérito na Capitania dos Portos, que é um capitão-de-fragata com o curso da Escola Naval e, assim, com conhecimentos de química e pirotécnica militar, não se julgando em condições de apreciar uma possível negligência na estiva da carga, recorreu a dois peritos, professores Mário Saraiva e Mário de Brito, ambos catedráticos de química e membros da Academia Brasileira de Ciências.

São incontestavelmente dois nomes de primeira grandeza, luminares da cultura científica do Brasil.

A fim de poderem responder aos quesitos que foram formulados, ambos os peritos e cada um separadamente, consultaram técnicos militares.

O primeiro perito precisou de um mês para responder à consulta; o segundo, ainda mais tempo.

E como concluiu depois disso o encarregado do inquérito?

Pela fortuidade do acidente.

Da mesma forma opinou a Procuradoria.

Afirmam os dois peritos que entre as mercadorias estivadas à vante, havia duas suscetíveis de combustão espontânea:

— fogos de artifício;

— cartuchos de festim;

Assim, ao quesito:

“O transporte conjunto das mercadorias indicadas apresenta inconvenientes?”

Afirmou o dr. Mário Saraiva:

“Fogos de artifício nunca devem ser armazenados em local onde existam outros explosivos ou inflamáveis.”

E o dr. Mário de Brito:

“É sempre perigoso transportar, conjuntamente, munição com substâncias inflamáveis, como o “varsol e a gasolina”.

Os peritos, em geral, dão os seus pareceres de acordo com os quesitos, como são formulados e também com os dados que lhes são fornecidos.

Muitas vezes há certos detalhes ou particularidades que, se levados ao conhecimento dos peritos, os levariam possivelmente a dar respostas diferentes.

É assim de se examinar e discutir as duas mercadorias dadas como sujeitas à combustão espontânea.

Em primeiro lugar os fogos de artifício.

Convém lembrar de início que, esses fogos, tijelinhas, foguetes de bombas e foguetes de lágrimas, fazem parte do equipamento dos navios, inclusive por exigência da Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana (art. 31 do Anexo II).

Fogos de artifício os há de diferentes espécies e naturalmente com gradação diferente em riscos e perigos.

Ora, as requisições de praça à Comissão de Marinha Mercante e os conhecimentos de embarque, atestam que os fogos transportados no “Nortelóide” eram de salão e para jardim.

Esta particularidade não era do conhecimento dos dois peritos.

São esses fogos que as municipalidades de todo o país permitem a venda livre pela época de São João e São Pedro.

E de se admitir que a autoridade pública consinta o comércio livre de uma mercadoria que muitas vezes se armazena em quantidades apreciáveis nas residências de família e que se destina a ser manuseada pelas crianças, se ela é suscetível de levar o incêndio, a dor e o luto ao lar brasileiro?

Sobre o assunto manifesta-se o Serviço Químico da Marinha, que é o departamento encarregado de fiscalizar as pólvoras, explosivos e inflamáveis da Marinha de Guerra:

Quanto aos chamados fogos de artifício, convém frisar que se trata de *fogos infantis para salão e jardim*, como se pode ver dos respectivos conhecimentos números 54.768, 54.769 54.771 e 54.772, sendo pois, um material de estabilidade muito maior do que os vulgarmente chamados fogos de artifício, pois estes últimos se destinam à queima imediata, quase sempre dirigida por um técnico da própria fábrica, enquanto os fogos infantis necessitam de maior margem de segurança, em vista do fim a que se destinam”.

O parecer do Serviço Químico da Marinha, depois de declarar que só poderia estabelecer conclusões definitivas mediante o conhecimento da composição real das fórmulas e a realização de provas práticas de estabilidade, acrescentou:

“A única apreciação que se pode fazer é a relativa à umidade, que realmente é a *grande inimiga das pólvoras*, pois favorecendo a sua oxidação, provoca uma aceleração de sua decomposição. Mas essa hipótese deve ser afastada, porque nos conhecimentos de embarque se declarou que os fogos para salão e jardim se achavam em caixas contendo latas hermeticamente fechadas, e, pois, livres do efeito da umidade.

Para corroborar essas conclusões, ainda existem nos autos as seguintes provas apresentadas pelo Lóide Brasileiro:

a) certidão do Departamento Nacional de Portos e Navegação, com a declaração de que *os fogos infantis para salão e jardim* são classificados como inflamáveis, desde que estejam acondicionados em latas soldadas e caixas de madeira;

b) certidão da Diretoria da Marinha Mercante, com a declaração de que nos navios cargueiros, o transporte de inflamáveis, explosivos e agressivos se faz sem qualquer restrição;

c) declaração do fabricante dos fogos de artifício de que jamais recebera indenizações das companhias de seguros por sinistros ocasionados pela própria mercadoria no seu transporte marítimo e terrestre e que o mesmo tem acontecido com os seus depósitos de fogos para salão e jardim existentes nesta Capital e no país inteiro.

Essa prova não foi contrariada, nem sequer contestada na instrução do processo e, assim, deve ser havida como boa.

Contudo, qualquer que seja o perigo que possam oferecer os fogos infantis, não são eles os responsáveis pelo desastre do “Nortelóide”, de vez que estavam estivados a BB, quando é certo que o incêndio irrompeu a BE.

Provas:

- o depoimento do vigia de serviço (fls. 101v.);
- o depoimento do piloto de serviço (fls. 78);
- o depoimento do 1.º radiotelegrafista (fls. 75);
- outros depoimentos, por ouvirem dizer;
- o gráfico de fls. 72, tudo do processo n. 1.209.

Agora, os cartuchos de festim.

A requisição de praça n. 453 feita pelo Ministro da Aeronáutica à Comissão de Marinha Mercante e bem assim o conhecimen-

to de embarque número 49.957, não fazem menção a cartuchos de festim e sim a munições.

Os dois peritos, para poderem responder à consulta, pediram esclarecimentos sobre a espécie das munições.

Só então se veio a saber pelo ofício n. 7.160 de 29-12-1945 do brigadeiro-do-ar Ivan Cárpenfer Ferreira, diretor-geral do Material do Ministério da Aeronáutica, que a munição transportada no "Norteloide", assim se discriminava:

10 — cunhetes contendo cartuchos B2M

1 — cunhete contendo cartuchos OM

7 — cunhetes contendo cartuchos com bucha de papelão

1 — cunhete contendo cartuchos com balas de madeira.

Confessaram os dois peritos que, diante dessa informação, recorreram a especialistas militares.

Esclarece o dr. Mário Saraiva que foi informado por técnicos militares que a munição de festim com bucha de papelão, sendo produzida para consumo imediato, não se lhe adiciona nenhum estabilizante, ficando assim sem as necessárias condições de estabilidade e que nem consta dos regulamentos prova de estabilidade para pólvora de munição de festim.

Declara o dr. Mário de Brito, de acordo com informação colhida entre técnicos militares, que não há prova de estabilidade para as pólvoras empregadas em cartuchos de festim; que tais pólvora, devendo ser consumidas dentro do curto período após a sua fabricação, não são, senão raramente, gelatinizadas e dotadas de estabilizante.

Diante dessas confissões é justo reconhecer, sem nenhuma irreverência ou desprimor, que nem os acatados mestres estavam em condições de orientar o serviço de transporte de tais volumes rotulados de munições.

Como pretender que estivadores, conferentes e tripulantes do "Nortelóide", leigos em pirotécnica militar, deveriam saber ou adivinhar que sob aquela vaga designação de "munições" podiam existir cartuchos, que se tinham bala de madeira, a sua pólvora era estável, mas se tinham bucha de papelão, estavam sujeitos à explosão espontânea?

E, se havia o perigo iminente da explosão dos cartuchos pela combustão espontânea da sua pólvora, então, estavam mandando verdadeiras bombas-relógio para bordo do navio do Lóide; assim, lógico seria que essa munição fosse acompanhada por um técnico militar, ao menos, para instruir e orientar sobre as precauções a serem tomadas.

O consumo imediato ou o curto período de consumo a que se referem os dois pareceres, no caso de que se trata, é indeterminado, isto é, tanto em relação à quantidade a ser consumida, como em relação ao tempo: a munição do Ministério da Aeronáutica se destinava à cidade de Fortaleza, de clima equatorial e onde, com as necessárias precauções, deveria ser armazenada, aguardando a oportunidade dos exercícios ou da prestação de honras fúnebres.

Se os peritos civis, para elaboração de seus trabalhos, tiveram que recorrer a especialistas militares, então é interessante conhecer os pareceres dos departamentos técnicos dos Ministérios da Aeronáutica, do Exército e da Marinha.

Foi o que fez o Lóide Brasileiro como prova para a sua defesa.

Informou o coronel-aviador, engenheiro Raimundo Vasconcelos de Aboim, da Diretoria do Material do Ministério da Aeronáutica:

a) “não existe grande possibilidade de combustão espontânea, salvo, a nosso ver, se a munição embarcada for armazenada em local contra-indicado, como seja nas proximidades das caldeiras, em local quente e húmido, pouco ventilado, etc”;

b) “não existe, em longos anos de experiência no Brasil, nenhum caso de combustão espontânea ocorrido com a munição em questão, quando armazenada ou transportada em condições técnicas regulares, nem sequer acidente que justificasse considerá-la perigosa”;

c) “finalmente, existe pouca probabilidade de o incêndio ter ocorrido em consequência de combustão espontânea da munição transportada no barco sinistrado, devendo a verdadeira causa do acidente residir em outros fatores que não a constituição intrínseca da munição embarcada”.

Ninguém poderá contestar que a munição do Ministério da Aeronáutica estava estivada longe das caldeiras, no local mais fresco e ventilado do navio.

Admita-se, contudo, que se possa presumir uma certa suspeição no parecer acima.

Informou o general-de-divisão Álvaro Fiuza de Castro, chefe do Departamento Técnico e de Produção do Exército, do Ministério da Guerra:

a) com exceção da pólvora “S. Tr. Ne. n. 37” (cartuchos com bucha de papelão), todas as demais pólvoras acima citadas possuem substâncias estabilizantes”;

b) “não existe grande possibilidade de combustão espontânea, sendo observadas correntemente severas e rigorosas prescrições no encartuchamento e encunhetamento desses cartuchos.”

Verifica-se pelo tópico que aqui foi grifado, do chefe do Departamento que fornece as munições ao Ministério Aeronáutica, que só existe grande possibilidade de combustão espontânea, se a referida munição for portadora de *vício próprio*, originário da própria fábrica.

Do parecer do capitão-tenente-químico José de Araújo Filho, do Serviço Químico da Marinha, extraem-se os seguintes tópicos:

a) “As pólvoras da munição para fuzil utilizadas pela Marinha, inclusive a de festim, contêm estabilizante, e estão sujeitas às provas de estabilidade comuns à classe “A”, de que fazem parte”;

b) “De acordo com o Regulamento para o porto do Rio de Janeiro, a carga de inflamáveis e explosivos deve ter sido a última a ser embarcada. O sinistro ocorreu à uma hora da madrugada do dia 28 do mesmo mês (outubro), e nestas condições, a carga em questão permaneceu a bordo, provavelmente, de 48 a 72 horas, no máximo;

c) “A temperatura no mês de outubro não atinge a médias elevadas que admitissem a alteração de condições caloríficas que provocasse a decomposição da carga explosiva, mormente em tão curto prazo”;

d) “Em virtude do exposto, parece-nos que é de se admitir a espontaneidade da inflamação da carga. A hipótese que nos parece mais aceitável é a intercorrência de fator externo (fagulhas,

chamas etc.), que teria provocado a inflamação inicial de qualquer dos inflamáveis, do que decorreria uma excessiva elevação de temperatura e generalização do incêndio”;

c) “Em relação à arrumação e transporte em navios, o assunto está regulado pela Circular n. 7 de 11 de fevereiro de 1941, da Diretoria da Marinha Mercante, cujo item diz — “*Nos navios cargueiros, o transporte de explosivos e agressivos se faz sem qualquer restrição*”. (“aspeado e grifado no parecer”);

f) “Assim, pois, não há imposição legal a que devesse obedecer o estivamento da aludida carga, e, aliás, o simples fato de sua arrumação conjunta, não pode ser causa de incêndio, pois nenhum dos materiais em questão reage por ação de presença sobre um dos outros, provocando inflamação”;

g) “Como nos parece, o incêndio não foi ocasionado por más condições do material transportado, nem teve como causa o seu estivamento; atribuída sua origem à ação de agente externo (“fagulha, chama, etc.”).

Para a elaboração deste parecer, foram fornecidas ao Serviço Químico da Marinha, as cópias dos pareceres dos drs. Mário Saraiva e Mário de Brito.

O capitão-de-fragata-químico Argollo Silvado, diretor desse Departamento do Ministério da Marinha, declarou estar de inteiro acôrdo com o trabalho elaborado pelo seu auxiliar.

Os pareceres dos Ministérios da Aeronáutica e da Guerra, foram depois submetidos à apreciação do Serviço da Marinha, que assim se manifestou:

a) “A única indicação nova é a informação de que a munição de festim embarcada no referido navio (“Nortelóide”) não continha estabilizante. Isto porém não altera nossas conclusões, porque embora essa munição não apresente as mesmas margens de segurança oferecidas pelas que são carregadas com pólvora com estabilizante, nem por isso apresentam perigo imediato, etc.”;

b) “concorda com a informação do Ministério da Aeronáutica, de não existir no Brasil, em longos anos de experiência, nenhum caso de combustão espontânea ocorrida com a munição em questão, quando armazenada ou transportada e mcondições técnicas regulares, nem sequer acidente que justificasse considerá-la perigosa”;

c) “nestas condições, mantemos integralmente nosso primeiro parecer”.

Diante destes 3 pareceres concordantes dos Departamentos encarregados dos explosivos dos 3 Ministérios Militares, ainda é possível admitir a má estivação da carga perigosa?

Mesmo admitindo que os estivadores e o pessoal do navio pudessem adivinhar que nos cunhetes havia uma munição mais perigosa, não é certo que, onde quer que ela estivesse estivada, estaria sempre próximo de outras cargas das chamadas perigosas?

Há, contudo, um detalhe que convém esclarecer: a carga perigosa estivada à vante estava protegida por meio de encerados.

É mais uma prova dos cuidados que mereceu esse carregamento, pois é espontâneo e intuitivo que se pretendeu pô-lo ao abrigo dos raios solares, da chuva e também dos golpes de mar

Informam, entretanto, os peritos, que a providência é contra-producente, porque permite a concentração do calor.

Se a intuição aí decepciona, pode-se perguntar: teriam sido os encerados a causa de uma combustão espontânea?

Não é de acreditar, pois, que o processo de auto-catálise, em virtude do qual a temperatura do corpo pode aumentar até atingir o ponto de inflamação, é lento no seu desenvolvimento, como faz salientar o parecer da Marinha, que não admite a decomposição da carga explosiva no curto prazo de 72 horas.

Os dois peritos em seus eruditos pareceres, fazem menção a regulamentos existentes nos Estados Unidos e Alemanha, contendo as medidas preventivas para o manuseio e transporte de explosivos e inflamáveis.

Na realidade, a atual Convenção de Londres, prevê no seu art. 24:

“A designação dos materiais considerados como perigosos e a indicação das precauções a serem tomadas obrigatoriamente para sua embalagem e acomodação a bordo, serão objeto de instruções oficiais e periódicas baixadas pelas administrações (Governos)”.

No Brasil não existem tais regulamentos.

Nem no Brasil, nem em muitos outros países, tanto assim que, 19 anos depois de assinada a Convenção de Londres, ainda se convencionou:

“Each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed rules to supplement the provisions of this Regulation)”.

“Such detailed rules shall provide for the packing and stowage of dangerous goods when carried with other commodities, and for the stowage of various categories of dangerous goods”. (Regra 3-j do Capítulo VI da Convenção de Londres, que deve ser posta em execução no ano de 1951).

Inquiridos sobre quais as medidas preventivas que se devem adotar para evitar sinistros semelhantes (ao do “Norteloide”) assim respondeu o dr. Mário Saraiva:

“São tão complexas que não me animo sequer a esboçá-las”.

E à mesma pergunta, respondeu o dr. Mário de Brito:

“Não se poderá, nos limites de um parecer como êste, examinar a matéria com a necessária extensão”.

E mais adiante:

“As medidas preventivas aconselháveis deverão ser organizadas por uma comissão de entendidos, que abranja químicos, engenheiros e técnicos especializados em transporte por água e por terra”.

A complexidade do problema é reconhecida pela própria Convenção de Londres de 1948, que assim estatuiu na sua Recomendação n.º 24:

"The Conference recognises the great importance of securing international uniformity in the safety precautions applicable to the carriage of dangerous goods by sea, but, in view of the complexity that much more time than is available at the Conference would be necessary to secure agreement on detailed regulations. Such regulations already exist in certain countries possessing an extensive export trade in chemical and these are available in the meantime for the guidance of the Government of other countries in applying the provisions of Regulation 3 of Chapter VI of the present Convention".

"The Conference recommends that the subject should receive further study as a matter of urgency either by the Maritime Safety Committee or by the representatives of the Governments chiefly concerned in consultation with one another, with the object of international regulations being drafted as soon as possible for consideration and adoption by the Governments of all countries from which dangerous goods are exported".

"The Conference also recommends that the further study to be given to the subject should include the question whether it would be practicable to frame a system of marking dangerous goods by distinctive symbols or designs so to distinguish them according to the kind of danger which they respectively involve".

E, enquanto não vem um tal regulamento, cuja complexidade de todos reconhecem, os que obrigatoriamente lidam com cargas perigosas, ficam sujeitos ao sacrifício de suas vidas ou a serem punidos por erros ou omissões sobre os quais ninguém os preveniu ou aconselhou.

Isto não deve estar certo.

A VIGILANCIA DA CARGA PERIGOSA

O Instituto de Resseguros acusou o Lóide Brasileiro de falta de vigilância no "Nortelóide":

a) porque no navio não haveria serviço especial de ronda, estatuido pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana;

b) porque não havia um vigia na proa, para o que citou 4 tópicos de 4 depoimentos de testemunhas no inquérito, para concluir que "a falta de ronda por intermédio de vigia", impediu que o incêndio fosse descoberto no surto inicial.

Na verdade não havia vigia na proa junto à carga perigosa; não havia e não devia haver.

A existência de um tal vigia seria criar a possibilidade de uma imprudência ou de uma negligência.

As precauções contra incêndios devem-se estender até às pessoas encarregadas do serviço de vigilância.

Os 4 tópicos dos 4 depoimentos citados na representação, fazem prova a favor do Lóide:

a) porque o tópico do depoimento do piloto de serviço, único entre os quatro que tratam do vigia, afirma a existência de um, à vante, no passadiço, negando a presença de vigia na proa;

b) porque os 3 tópicos restantes afirmam que os tripulantes alojando à ré, ninguém circula na proa; o imediato (1.º tópico) acrescentou o seguinte, mas não transcrito na representação: "e é por isso que se colocam na proa, os inflamáveis e explosivos".

Fica assim demonstrado:

a) que a carga perigosa foi estivada em local adequado;

b) que havia um vigia no passadiço, que por sua posição elevada, dominava de perto toda a proa do navio.

Foi precisamente esse vigia quem verificou o incêndio no seu surto inicial, quem deu o alarma e alertou o comandante presente no passadiço (fls. 101 verso do processo n. 1.209).

A regra XLIII, sobre "descoberta e extinção de incêndio", do Anexo I da Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana, assim principia:

"Deverá ser organizado um serviço efetivo de ronda, de modo que possa ser prontamente descoberto qualquer princípio de incêndio".

Ou no texto oficial em inglês:

"An efficient patrol system shall be maintained, so that any outbreak of fire may be promptly detected".

É interessante cotejar agora esse texto com o da disposição da nova Convenção de Londres para a Salvaguarda da Vida Humana, assinada em 10 de junho de 1948 e que deverá entrar em vigor a 1.º de janeiro de 1951.

Assim dispõe o art. 50 da parte "E" do Capítulo II:

"An efficient patrol system shall be maintained *in all passenger ships* so that any outbreak of fire may be promptly detected".

Como se vê, houve apenas o acréscimo da parte que aqui foi grifada:

— *in all passenger ships.*

Mas a Convenção não bastou esse aviso no texto transcrito, pois fez preceder o art. 50 da seguinte ementa:

"Requirements for Passenger Ships".
"Patrols and Detection".

Os Convencionais de 1948, porém, ainda não se deram por satisfeitos, pois fizeram preceder a parte "E" do aviso de que suas disposições eram aplicáveis aos navios de passageiros e de carga, com exceção da regra do art. 50, que só era aplicável aos navios de passageiros.

Porque essa insistência em avisar que nos navios de carga não há a exigência de um serviço especial de ronda para descobrir princípios de incêndio?

Possivelmente duas razões terão concorrido para isso:

a) porque em um navio de carga, sem a complicada compartimentagem de um navio de passageiros, não há necessidade de um serviço especial de ronda para descobrir princípios de incêndio;

b) porque quem lê sem maior atenção a atual Convenção de Londres, fica imaginando que a regra XLIII se aplica aos navios de carga, o que não é verdade.

A atual Convenção de Londres só exige Certificado de Segurança aos navios de passageiros e aos de carga que transportam mais de 12 passageiros; mas estes ficam desde logo classificados como navios de passageiros.

Essa é a razão porque nestes últimos 20 anos foram construídos numerosos navios de carga com acomodações para 12 passageiros.

Aos navios de carga, no presente, só se exige Certificado de Segurança Radiotelegráfica.

A nova Convenção de Londres que deve entrar em vigor em 1951, criou para os navios de carga o Certificado de Segurança do Equipamento, mas aí nada se encontra sobre exigência de serviço de ronda contra incêndio.

Assim, a acusação de que houve violação da regra XLIII do Anexo I da Convenção de Londres, não tem procedência, sendo, como era o "Norteloide", um navio de carga.

Contudo, isso não significa isenção de severa vigilância nos navios cargueiros.

O serviço de ronda se associa à idéia de vigilância em movimento ou de fiscalização intermitente.

Mas também existe a ronda fixa; nos estabelecimentos militares se escalam diariamente as rondas de alojamento, de salões, etc., que são dependência de reduzida área a fiscalizar.

No "Nortelóide" havia um único ronda fixo, com a denominação de vigia e que, da sua posição elevada, dominava todo o navio e principalmente a parte de vante, não de forma intermitente, mas constante.

Convém lembrar que no passadiço, em viagem, há sempre 3 tripulantes de serviço: o piloto, o timoneiro e o vigia.

A lotação de convés do "Nortelóide" era constituída por 6 marinheiros e 6 moços.

Nos navios que tem essa lotação, os 6 marinheiros, divididos em grupos de 2, fazem o serviço de timoneiro e vigia, em quartos de 4 horas, alternando as funções de hora em hora.

Os moços de convés, apenas 6, fazem a faina diária e normal do convés: baldeação, limpeza, conservação, pinturas, obras de marinharia e outras necessárias ao navio.

No regime de 8 horas de trabalho, o que é possível fazer mais?

Todos a bordo têm os seus encargos orientados e fiscalizados pelos respectivos chefes, sob a direção suprema do comandante.

Compete ao chefe-de-máquinas fazer a distribuição de incumbências no seu departamento.

Na parte que interessa ao presente processo, é o 2.º maquinista quem, por tradição, se incumba das bombas que, por ligações adequadas, servem para o mesmo fim.

No convés é o imediato quem tem o encargo geral, auxiliado pelos pilotos distribuídos por 3 zonas, dessa forma responsáveis pela eficiência do navio.

Assim, bombas, bôcas de incêndio, mangueiras e extintores são diàriamente inspecionados.

Os exercícios de incêndio, na navegação transatlântica, devem ser realizados semanalmente.

Havia, pois, organização preventiva, em um navio que não tinha tripulação cosmopolita recrutada na escoria do desemprego internacional.

Houve vigilância no "Nortelóide" e tanto assim que o seu vigia ou por outras palavras, no caso mais adequadas, o ronda da carga perigosa viu irromper o incêndio e alertou o comandante presente no passadiço.

ABANDONO PRECIPITADO DO NAVIO

Alega a representação do Instituto de Resseguros do Brasil que o incêndio no "Nortelóide" tendo irrompido à 1 hora e 50 minutos, o navio foi abandonado às 2 horas, pelas duas seguintes razões.

a) pela deficiência do aparelhamento de bordo para apagar o fogo;

b) pelo receio da possível explosão da dinamite (rupturita e não dinamite) que o navio transportava.

Há equívoco na representação.

O incêndio não irrompeu à 1 hora e 50 minutos e sim à 1 hora e 5 minutos, como fazem prova os termos da ata de deliberação e do protesto marítimo e os depoimentos do piloto de serviço, do radiotelegrafista de serviço, do contramestre, do 1.º maquinista, do maquinista de serviço, do conferente de carga e do vigia de serviço.

O "Alfred I. Dupont", navio americano que socorreu o nacional, segundo o relatório do seu comandante, avistou o incêndio à 1 hora e 15 minutos a mais de 22 quilômetros, pois só chegou próximo ao "Nortelóide" às 2 horas e 15 minutos, desenvolvendo uma velocidade de 12,23 milhas náuticas.

Constata-se assim, que a tripulação do navio lutou bravamente durante quase uma hora, sem embargo das condições adversas que teve de afrontar e da presença da espôsa e uma filha do comandante e que passaram pelo rude golpe de perder marido e pai.

Não houve abandono precipitado, pois as duas baleeiras cujos turcos se situavam na altura do passadiço, não puderam mais ser arriadas; as outras baleeiras, sendo insuficientes para os 53 tripulantes, foi também utilizada uma das balsas do navio.

O abandono, além de não ter sido precipitado, na ocasião em que foi resolvido, não era definitivo e sim de mera precaução:

1.º — pelo alastramento do incêndio;

2.º — pela possibilidade da explosão de 6 toneladas de rupturita.

Tanto era de mera precaução que as 3 embarcações miudas não rumaram em direção ao litoral do Estado do Rio de Janeiro, permanecendo sempre nas proximidades do "Nortelóide".

Justifica-se o receio de uma explosão da rupturita, que é um alto explosivo de formidável poder brisante; não obstante, êsse perigo foi afrontado durante quase uma hora.

Para honra da indústria nacional, a rupturita da patente do almirante Álvaro Alberto, revelou-se um explosivo tão estável que, naquêlo inferno de fogo que foi o incêndio do "Nortelóide", deixou-se queimar pacificamente como lenha em lareira.

Teria acontecido o mesmo se êsse explosivo não estivesse situado tão à vante ou mais próximo da gasolina e do varsol?

Talvez ainda hoje se estivesse procurando resolver o mistério do desaparecimento do "Nortelóide" e seus tripulantes.

A APARELHAGEM CONTRA INCÊNDIOS

A representação apoiada em 5 pequenos tópicos dos depoimentos das testemunhas, acusa o Lóide Brasileiro de não ter aparelhado devidamente o "Nortelóide" para a eventualidade de um incêndio.

É fato material, incontestável, que o incêndio nêsse navio nacional não pôde ser dominado.

O mesmo tem acontecido em navios de tôdas as espécies, inclusive de passageiros, como, entre muitos outros, o "Atlantique", em que a sua aparelhagem, a mais moderna, foi impotente para evitar a sua perda total.

E o pacote francês não transportava no convés explosivos e inflamáveis.

Todos devem estar lembrados do incêndio do "Normandie", atracado ao cais em Nova York, em que foram mobilizados todos os recursos dos bombeiros da cidade, pelo lado de terra e de rebocadores dotados com bombas da mais alta potência, pelo lado do mar.

Era o "Nortelóide" um velho cargueiro, já com 31 anos de existência, ex-alemão que o Brasil dêle se apossou durante a última guerra.

Não consta e nenhuma prova foi feita, que a sua aparelhagem contra incêndio tenha sido alterada.

18 dias antes do incêndio, foi o "Nortelóide" vistoriado pela Capitania dos Portos.

O termo de vistoria consigna:

"Aparelhagens de salvamento e contra incêndio completas.

Consigna mais:

"Perguntado ao comandante e chefe-de-máquinas, se necessitavam de qualquer providência para as boas condições de navegabilidade e segurança, responderam que não".

Quem mais interessado pela segurança do navio que seus próprios tripulantes?

Não é o comandante o supremo responsável pela vida dos seus tripulantes?

Era tal o sentimento de segurança por parte do comandante, que não hesitou em viajar na companhia de sua espôsa e de uma filha, não obstante o navio transportar explosivos e inflamáveis.

Estas 3 provas circunstanciais, são mais conclusivas que qualquer prova testemunhal.

Explica-se que essa prova testemunhal possa ser, não contraditória, mas divergente em detalhes; os 15 tripulantes ouvidos no inquérito, apreciaram as diferentes fases do sinistro, dominados por forte emoção e com a perspectiva do risco iminente de vida.

Nem todos tinham a necessária instrução para transmitir rigorosamente o seu pensamento.

Em um incêndio de que resulta a perda total do navio, pode-se dizer sempre que os recursos de bordo foram ineficazes.

Isto não significa que o navio estivesse desaparelhado.

No caso do Nortelóide", ainda mesmo que o incêndio tenha tido origem na munição de guerra, o que não está provado, rapidamente teria alcançado o varsol, o que explica o desenvolvimento que tomou.

Ao quesito:

"O incêndio, uma vez manifestado, seria possível ser extinto com os recursos de bordo?"

Assim respondeu o dr. Mário Saraiva:

"Não conhecendo os recursos de bordo, não posso responder a este quesito: mas julgo que, mesmo que tenham sido consideráveis, salvo a hipótese de domínio logo no início, dificilmente teriam podido ser eficazes em incêndio de tais proporções, alimentado pela massa de inflamáveis presente".

O dr. Mário de Brito declarou não estar em condições de responder a esse quesito.

O que no caso ocorreu, segundo consta do protesto marítimo é que, logo de início, ficou destruída a rede de canalização d'água.

Os depoimentos dos tripulantes no inquérito, são, sem dúvida, divergentes em alguns detalhes, mas lidos na íntegra, não permitem concluir por ação culposa por parte do pessoal e explicam porque o incêndio não pôde ser dominado.

Esclareceu o imediato que tendo ordens para atacar o fogo com as mangueiras existentes a bordo, foi:

"imediatamente feito o ataque com uma delas que já estava ligada, a qual ficou logo inutilizada pelo fogo, lançando-se mão, então, das outras que ficavam mais à ré do mesmo convés de proa, as quais pouco adiantaram, porque a rede de distribuição de água foi também inutilizada e o fogo começou a se propagar assustadoramente".

Este é o esclarecimento de quem esteve pessoalmente dirigindo a ação contra o incêndio.

Os depoimentos, do radiotelegrafista que viu um tripulante procurando alijar inflamáveis ao mar, do timoneiro que declarou ter o comandante procurado dar a pôpa ao vento, do primeiro-maquinista que viu as canalizações avariadas penduradas pelo costado, do comissário, do 2.º maquinista e de um dos pilotos, completam os esclarecimentos do imediato.

O que está fora de dúvida, através de numerosos depoimentos, é que logo no início do incêndio, a canalização de água ficou avariada.

Foi nessa situação desvantajosa que a tripulação lutou durante quase uma hora.

O que poderiam fazer as mangueiras do navio, de jato enfraquecido, se 8 mangueiras de grande rendimento do "Alfred I. Dupont", nada puderam fazer para dominar o incêndio?

Contudo, há no depoimento do piloto de serviço, a declaração de que

"a mangueira que estava ligada à proa, por BE, arrebentou".

Este tópico, se não é resultante de uma maneira defeituosa de relatar um episódio descrito de modo diferente por outros tripulantes, poderia significar a existência de culpa por parte do Lóide Brasileiro, se essa testemunha única tivesse sido confirmada pela prova de que esse arrebentamento foi consequência do mau estado de conservação da mangueira, da sua vetustez ou da sua qualidade inferior.

Essa prova não foi feita durante os 433 dias que durou a dilatação probatória.

Ora, se essa mangueira resistiu durante os exercícios de rotina, o seu arrebentamento, admitindo-se que tenha havido arrebentamento, terá sido um fato imprevisível, como é o vazamento de um tubo de caldeira ou de condensador, da ruptura de uma amarra ou de uma espia ou cabo de reboque sob a ação de um golpe de mar.

Tais fatos o Tribunal sempre reconheceu como imprevisíveis, na presunção de navio eficiente, quando vistoriado pela Capitania e inspecionado pelas autoridades de bordo.

Os tripulantes do "Nortelóide", uma vez recolhidos ao "Alfred I. Dupont" nada mais puderam fazer para o salvar, pois o comandante dêste navio não permitiu que eles acompanhassem os seus subordinados que foram tentar o salvamento do "Nortelóide" ou pelo menos, virar o navio contra o vento ou movimentando suas máquinas ou com cabos passados para o "Alfred I. Dupont".

É o que afirma a ata de deliberação, confirmada pelo depoimento do chefe-de-máquinas.

Está claro e é compreensível, que o americano pretendia ter a exclusividade de um possível salvamento.

Como pelo Código Comercial e pela Convenção de Bruxelas, se distingue salvamento de assistência ou de um simples serviço prestado, só o abandono do navio criaria o direito ao prêmio do salvamento.

Contudo, sem embargo de todos os seus esforços, sem dúvida meritórios, o comandante americano fracassou no seu intento.

CAUSAS E RESPONSABILIDADES

O processo não esclarece se o acidente foi iniciado por uma explosão seguida de incêndio ou por um incêndio com pequenas e sucessivas explosões.

Das duas únicas testemunhas de vista: declarou o vigia que "viu aparecer uma chama"; informou o piloto que "viu uma explosão".

Este detalhe, importante para o estudo da causa do acidente, não foi apurado nem no inquérito, nem na instrução do processo.

Várias causas podem ter dado origem ao incêndio e que aqui serão analisadas.

Segundo consta dos autos, eram sujeitos à combustão espontânea, os cartuchos de festim com bucha de papelão e os fogos infantis de salão e jardim e não, como consta do inquérito, fogos de artifício sem qualquer outra qualificação.

Os fogos infantis, que têm larga margem de segurança, não foram os causadores do incêndio, porque estavam localizados, a BB, certo que o fogo teve início no bordo oposto.

Afastada, assim, esta hipótese, resta analisar a outra, a dos cartuchos de festim, cuja pólvora não recebe estabilizante.

Será essa pólvora tão sensível, que fôsse capaz de entrar rapidamente em combustão, por uma mudança de temperatura que, no caso, não podia ter sido exagerada?

Por muito curtos que sejam os prazos de sua utilização, prazos que, aliás, são indeterminados, não é de acreditar que o Ministério da Guerra fabrique essa munição destinada aos quartéis, se ela não apresentasse uma certa margem de segurança.

Os pareceres dos departamentos técnicos dos Ministérios da Marinha, da Guerra e da Aeronáutica, são categóricos a esse respeito; afastam a hipótese de uma explosão espontânea dos cartuchos de festim e presumem que a causa do incêndio tenha origem — embora reconhecendo que as pólvoras à base de nitro-celulose, com ou sem estabilizante, estão sujeitas à decomposição — desde que alcancem índice de estabilidade perigoso, pelo que são examinadas periodicamente.

No caso, tratando-se de uma munição a ser remetida para os Estados, é de se presumir que fôsse de fabricação recente.

Atestam ainda dois dos três pareceres, que não existe, em longos anos de experiência no Brasil, nenhum caso de combustão espontânea, o que só poderá acontecer se a munição embarcada fôr armazenada em local contra-indicado, como seja nas proximidades de caldeiras ou em locais quentes e úmidos, sem ventilação, o que deve-se reconhecer, não ocorria no "Nortelóide".

O relator do presente acórdão, que também é um profissional, embora não seja um especialista em explosivos, com os seus 50 anos de serviços à Marinha de Guerra, jamais teve conhecimento de qualquer acidente resultante da combustão espontânea da pólvora dos cartuchos de festim.

Quanto aos encerados que permitem a concentração de calor, não podem eles constituir recipientes hermeticamente fechados e capazes de resistir à ventilação forçada da proa de um navio.

Admita-se, contudo, que o acidente tenha tido origem nos cartuchos com bucha de papelão e cuja pólvora não contém estabilizante.

Esta particularidade da fabricação era desconhecida:

a) da Comissão de Marinha Mercante, que determinou o embarque das mercadorias perigosas no "Nortelóide";

b) da Capitania dos Portos, que autorizou o seu transporte no convés, sabendo que em sua limitada área, não era possível grandes afastamentos entre as mercadorias perigosas;

c) do armador;
d- dos estivadores;
e) dos tripulantes;
f) dos dois peritos civis, antes de recorrerem a técnicos militares;

g) do Serviço Químico da Marinha, antes de conhecer a informação do Ministério da Guerra.

Se essa pólvora, sem estabilizante, entrasse facilmente em combustão, então seria lógico, fôsse ela acompanhada até a bordo por técnicos militares do Ministério da Guerra, que a fabricou, ou da Aeronáutica, que requisitou o seu transporte; êsses técnicos, com os seus conselhos, instruiriam sôbre as providências e precauções necessárias a evitar um sinistro, admitindo-se que tais providências fôsem em um convés superlotado de cargas perigosas.

Mas, precisamente, os departamentos técnicos dos ministérios militares opinaram pela segurança incriminada.

Resta agora examinar a possibilidade de outras causas do incêndio.

Opinou o Departamento Técnico do Ministério da Marinha:

"O incêndio não foi ocasionado por más condições do material transportado, nem teve como causa o seu estivamento; atribuímos sua origem à ação de agente externo (fagulha, chama, etc.)."

Também opinou o Departamento Técnico do Ministério da Aeronáutica.

"Existe pouca probabilidade de o incêndio ter ocorrido em consequência de combustão espontânea da munição transportada no barco sinistrado, devendo a verdadeira causa do acidente residir em outros fatores que não a constituição intrínseca da munição embarcada".

Os tópicos dos dois pareceres e que aqui vão grifados, são concordantes em atribuir a origem do incêndio a outra causa que não a combustão espontânea da munição.

Infelizmente, os autos não oferecem elementos para uma conclusão a respeito; contudo, é de se reconhecer a pouca probabilidade das fagulhas da chaminé atingirem a proa do navio ou da presença de algum tripulante com vocação suicida para ir próximo a inflamáveis.

Há ainda uma possível causa de incêndio, referida pelos peritos civis e não apreciada no processo, de certo pela ausência de dados: o varsol, quando agitado em seus recipientes metálicos desenvolve carga eletrostática capaz de provocar centelha causadora de incêndio.

Evita-se êsse perigo por uma boa ligação-terra ao costado: não se pode rejeitar a hipótese de que uma das 300 caixas de varsol a BE tenha tido uma "terra" imperfeita.

Verifica-se assim que, pelos autos, não se pode afirmar qual tenha sido a causa do incêndio.

De definição de causa decorre a de responsabilidade.

Em todos os processos de causa não apurada, desde que não existam outras circunstâncias capazes de apontar o caminho da culpa, o Tribunal Marítimo tem sempre decidido pelo arquivamento.

Pode-se culpar o armador por uma combustão espontânea da munição, contra o parecer dos técnicos militares?

Entre as mercadorias classificadas como perigosas, grande é o número das que estão sujeitas à combustão espontânea; o carvão, as forragens, os cereais em grão quando carregados a granel, etc.

Até o presente, o Tribunal ainda não considerou culposos nenhum incêndio de navio resultante de combustão espontânea.

Demais, se a munição embarcada estava sujeita à combustão espontânea, essa propriedade, fora do âmbito da fábrica, era desconhecida de todos e assim deveria ser considerada como um vício oculto, desconhecido do armador, como o era da Comissão de Marinha Mercante, como o era da Capitania dos Portos.

É certo que sempre se pode suspeitar do armador, pela ausência de precauções ou providências para acautelar a mercadoria transportada e, no caso, ter concorrido para a extensão do acidente,

Mas os autos provam e aqui foi amplamente discutido, que a estiva foi cautelosa, que a vigilância era suficiente e constante e que o navio, devidamente vistoriado, estava aparelhado para a eventualidade de um incêndio.

Pode-se imputar ao armador, o transporte, em quantidade, de explosivos e inflamáveis?

Mas tal transporte é determinado pela Comissão de Marinha Mercante, que é um órgão da administração pública, autorizado pela Capitania dos Portos, que é outro órgão da administração pública e permitido "sem qualquer restrição" pela circular n.º 7, de 11 de fevereiro de 1941, da Diretoria da Marinha Mercante.

Transportar explosivos e inflamáveis é fato vulgar nos cargueiros da marinha mercante.

O que se pode então imputar ao armador?

Nada, pelo que consta dos autos.

Isto nôsto.

Considerando tudo quanto aqui foi exposto.

Acórdão os juizes do Tribunal Marítimo, por maioria de votos: a) *quanto à natureza e extensão do acidente*: incêndio, do qual resultou naufrágio, nas circunstâncias descritas, com perda total do navio e seu carregamento, avaliada nos autos, perecendo o comandante; b) *quanto à causa determinante*: não apurada; c) considerar o acidente resultante de causa não apurada, julgar não provada a representação e mandar arquivar o processo. — P.C.R. —

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1948. — *Gustavo Goulart*, vice-almirante, presidente — *Raul Romão Antunes Braga*, prolator do acórdão — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda*, relator do processo; vencido; com voto em senarado — *Américo de Araújo Pimentel* — *Francisco José da Rocha* — *Adolpho Martins de Noronha Torrezão* — *João Stoll Gonçalves*; vencido, na forma do voto do relator do processo. Fui presente: *Ulysses Gomes de Oliveira*, 2.º procurador.

JUSTIFICAÇÃO DE VOTO

Não cabem escusas que se arrimem às dificuldades do momento, ou às condições relativamente ainda precárias dos serviços de transporte marítimo no Brasil, como circunstâncias estas capazes de

justificar a forma pela qual foi feito o carregamento do "Norte-lóide", ou pelo menos, atenuar responsabilidade. Isto porque, no caso dos autos, o transportador não foi surpreendido por uma superveniente e imprevisita *difficultas prestationes*. Ele conhecia os meios de que dispunha e, se estava desaparelhado tecnicamente, não oferecendo as indispensáveis garantias materiais de segurança para o transporte de tão perigosa carga, jámais deveria aventurar-se a assumir o compromisso que assumiu; no entanto, o contraiu, conscientemente, em grau superior ao das suas possibilidades. Onde é lícito, até mesmo admitir, o haver êle visado tão somente o seu exclusivo interesse, transcurando outros em conceito mais elevado, que são os interesses da coletividade.

Não basta a declaração de terem sido postos em prática todos os meios ordinariamente empregados para o transporte da mercadoria, sobretudo quando esta constituía, sem dúvida, uma notória ameaça em estado potencial, não só à sua própria integridade, mas também ao navio e às vidas de bordo.

O juiz não possui eficientes elementos de investigação para fiscalizar e verificar a sinceridade da declaração de ter sido feito tudo quanto era possível.

É preciso provar que houve impossibilidade absoluta de fazer mais, sem o que não há como negar a existência de culpa. E essa prova não foi satisfatoriamente produzida nos autos.

Convém notar que a *impossibilidade absoluta* não é nenhum requisito de rigor deshumano. Ela se aprecia, tendo em vista a conduta normal de qualquer pessoa diligente, em análogas circunstâncias.

Quando alguém contrata, assume implicitamente a obrigação de não iludir legítimas expectativas. Se a assumiu superior às próprias forças, será culpado e, por sua culpa, natural que responda. Não seria justo, em relação ao embarcador, perante quem o transportador assumiu, sem reservas, a garantia de executar a obrigação, exonerar este último da responsabilidade por suas deficientes condições de habilitação.

A regra de que só a *impossibilidade* ou *objetivo* de executar libera o obrigado, nada tem de iníqua. E somente quando ela foi provada é que o *caso fortuito* deverá ter como consequência o desaparecimento da obrigação.

Tais considerações não se aplicam somente ao exame da responsabilidade civil, como, sem maior reflexão, possa parecer.

Aplicam-se, igualmente à verificação da responsabilidade funcional no exercício da profissão, regulada pelo Direito Marítimo, como adiante se verá, no momento em que, diretamente fôrem focalizados os fatos concretos atribuídos ao Lóide na representação.

Antes, e para que melhor sejam apreciados os fatos, não será ocioso recordar o que se deva entender por *caso fortuito*, tanto mais quanto êste é invocado pela defesa, como excludente da responsabilidade do representado.

"No terreno das obrigações, o acaso tanto pode influir para extingui-las, como para reduzi-las ou ampliá-las" (Lacerda de Almeida — Obrigações) .

É uma noção extensiva a todo o campo do Direito.

Sem dúvida que, na noção de *fortuito*, entra sempre uma possibilidade, como ocorre no Direito Marítimo; é a impossibilidade de evitar o próprio acontecimento, ou seus efeitos.

O conceito do *caso fortuito* abrange todo acontecimento *inevitável, necessário*, cujos efeitos não seria dado a nenhum homem prudente prevenir ou obstar.

Tal é a concepção tradicional, adotada também pelo nosso Código Civil. Verifica-se no fato necessário — diz o Código, — cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

Da própria noção de *caso fortuito* decorrem os dois elementos indispensáveis à sua caracterização: um, interno, de ordem objetiva, a inevitabilidade, ou impossibilidade de impedir ou resistir ao acontecimento, objetivamente considerado, tendo em vista as possibilidades humanas atendidas em toda sua generalidade, sem nenhuma consideração pelas condições pessoais daquele cuja responsabilidade está em causa; outro, externo, de ordem subjetiva: a *ausência de culpa*.

O *caso fortuito* somente pode resultar de uma causa estranha à vontade do homem, uma causa *irresistível*. Se, porém, o evento podia ser previsto e evitado, deixaria de haver fortuidade e emergiria a culpa.

Poderá acontecer que o *caso fortuito* se verifique e, no entanto, caiba atribuir responsabilidade, por ter havido, mesmo que indiretamente, contribuição para a agravação das consequências do evento.

Desde que haja concorrência de culpa, ainda que leve, para a extensão do dano, embora este porventura resulte de fato causado por *força maior* ou *caso fortuito*, não haverá lugar para a isenção de responsabilidade.

A inevitabilidade do evento, como requisito essencial para caracterização do *caso fortuito*, não se a toma num sentido metafísico, fora das realidades da vida, de modo que a nenhum homem, em tempo algum ou em qualquer país fôsse dado precaver-se contra o ocorrido, ou a êle resistir.

Exigir-se-á uma impossibilidade de evitar, objetiva ou absoluta, mas entendida esta expressão em termos, como impossibilidade que ocorreria a qualquer homem prudente.

Exigir-se-á, igualmente, uma imprevisibilidade absoluta, conquanto só se deva investigar o *que deveria ter sido previsto, segundo o que normalmente sucede*.

Ao contrário do que se tem por vezes afirmado, não há acontecimentos que possam, *a priori*, ser sempre considerados como casos fortuitos; tudo depende das condições do fato em que se verifique o evento. O que ontem era caso fortuito, hoje não mais poderá sê-lo, levando-se em conta o progresso da ciência e o adiantamento na arte.

Por outro lado, um mesmo acontecimento poderá constituir ou não caso fortuito, conforme a hipótese a que se aplique, variando as circunstâncias do fato. (Medeiros da Fonseca, prof. catedr. Dir. Civ. Fac. Dir. Univ. Brasil — “Caso Fortuito e Teoria da Imprevisão”).

Aliás, aduz o consagrado autor, o exemplo do raio é muito sugestivo. Atingindo uma casa de moradia particular, quem duvidará da inimputabilidade do acontecimento? Entretanto, será lícito afirmar que esteja caracterizado o fortuito, tratando-se de um grande estabelecimento, que a mais elementar prudência aconselhasse prover de para-raios?

Evidentemente não.

Da mesma forma, em relação ao incêndio do "Nortelóide", *previsível*, porque proveniente de fato que vulgarmente sucede, podendo ser *evitado mediante* o emprêgo das medidas técnicas indicadas.

Com efeito, um incêndio provocado a bordo por inflamáveis e explosivos, é tudo quanto possa haver de mais comum. É fato ordinariamente previsível. Seria evitado no "Nortelóide", dentro das possibilidades humanas, se fôsse observada, preliminarmente, uma conveniente distribuição da carga, de acôrdo com sua natureza intrínseca, e, a seguir, se lhe tivessem dado o tratamento adequado.

Envolvendo várias providências que dizem respeito à navegação, a estiva é, de um modo geral, supervisionada pelo capitão, por isso que ninguém mais habilitado que ele para distribuir o peso da carga, visando a máxima estabilidade do navio ou a conservação da mercadoria entregue à sua guarda, segundo a qualidade e acondicionamento da mesma.

Há, todavia, certo gênero de carga, cuja constituição reclama tratamento para o qual o capitão não é o profissional mais indicado. Carga que exige os conhecimentos especializados de outro, com aptidões para arrumá-la de maneira a assegurar o bom êxito da expedição, sem acarretar o menor perigo para as vidas de bordo e a integridade da embarcação.

Tanto isso que o Lóide, reconhecendo a necessidade de ser estivada a carga especial por alguém capaz de fazê-lo nos moldes requeridos pela sua periculosidade, incumbiu da árdua tarefa, um funcionário seu, do serviço de estiva de um de seus armazéns, seção da cabotagem.

Assumiu, portanto, o transportador, responsabilidade direta pelos atos dêsse seu preposto, atos assim excepcionalmente tornados independentes da autoridade do capitão.

A estiva, aliás, nem sempre é da iniciativa do capitão. Quer a doutrina, quer a jurisprudência, admite exceções. E quando ocorre uma dessas exceções, o capitão não poderá responder pelo serviço da estiva, tal como acontece no caso dos autos, por aí ter sido o armador o verdadeiro estivador.

Foi precisamente o que, unânimemente, reconheceu êste Tribunal, quando recebeu a representação do Instituto de Resseguros contra o armador, pelo fundamento principal de que o incêndio resultara da estivação da carga.

Assim não teria decidido, se houvesse considerado imputável o capitão ou o sr. Antônio Morato, êste diretamente encarregado pelo armador, do delicado serviço.

É que o Tribunal, com elevado critério e feliz acôrto, desde logo entendeu a inadmissibilidade de uma acusação ao primeiro, por não ter tido a menor interferência na distribuição da carga: ao segundo, porque seria iníquo o procedimento, tratando-se de um homem humilde, de poucas habilitações, muito longe de possuir os indispensáveis conhecimentos para o desempenho da difícil tarefa. Êste homem não poderia se haver desincumbido de forma diferente daquela pela qual se desincumbiu da sua missão.

Não teve, mesmo porque não podia ter, iniciativa própria em serviço de tão grande responsabilidade. Limitou-se a seguir as instruções que recebera do armador. E nos autos não há prova de

que a estiva foi feita em desacôrdo com tais instruções. Ao contrário, o que se verifica dos autos a fls. 103, e que não foi ilidido, é que dirigiu a arrumação da carga de acôrdo com as instruções dadas pela Companhia.

Vejamos, pois, a arrumação dessa carga, feita de conformidade com as instruções recebidas.

Do "croquis" fornecido pela própria Companhia e confirmado pelo encarregado da estiva (a fls. e fls.), verifica-se que o "Norteloide" conduzia no convés de proa:

300 caixas de rupturita;

10 caixas de munições;

19 cunhetes de cartuchos;

Na altura do porão 2:

300 caixas de varsol.

A BB., na altura do porão 1:

90 caixas de fogos de artifício;

20 tambores de gasolina;

150 caixas de varsol.

Na altura do porão 2:

barrís contendo material líquido.

A circunstância de cada grupo estar separado um do outro cerca de 10 metros, consoante o apurado, foi presente aos químicos consultados no inquérito. Entretanto, estes, ainda assim, opinaram que o transporte conjunto de fogos de artificios, explosivos e inflamáveis apresenta inconvenientes, e é *sempre perigoso* transportar munições com substâncias inflamáveis, como o varsol e a gasolina. Fogos de artifício nunca devem ser armazenados em local onde existam explosivos e inflamáveis, salientaram êles.

Técnicos de relêvo internacional, dizem que, para o transporte por mar, de mercadorias perigosas e explosivas, essas mercadorias são classificadas em três grupos:

Grupo A — Explosivos e munições;

Grupo B — Gás liquefeito ou comprimido;

Grupo C — Produtos químicos.

De modo geral, — acrescentam — *as mercadorias pertencentes a cada grupo não devem ser estivadas em local ou entreposto onde já existam mercadorias de outro grupo.*

No entanto, verifica-se que, a BB., na altura do porão n. 1 do "Norteloide", como que escolhidos a dedo para desafiar a palavra autorizada dos técnicos, *foram estivadas, conjuntamente, mercadorias pertencentes aos três grupos!* Foram arrumadas num só bloco:

fogos de artifício — explosivo do grupo A;

gasolina — gás liquefeito, do grupo B;

varsol — produto químico, do grupo C.

Donde é razoável concluir que a carga não foi arrumada com a observância das condições técnicas regulares.

Evidentemente, semelhante irregularidade não pode ser levada à conta de um "rústico separador de cargas", quando por mais não fôsse, pelo simples fato de não ter sido êle o "orientador supremo da estiva", o "autor do plano da arrumação da carga a bordo", mas sim, como se me afigura provado, *arrumador*, do qual aquele recebeu diretamente as instruções.

Para observar as cautelas que deveriam ter presidido a disposição do material nos grupos apropriados, não me parece imprecisa a necessidade de uma legislação pátria especial ou de normas oficiais esclarecedoras, como se pretende.

Tais medidas, sem dúvida, seriam aconselháveis, por sua inquestionável utilidade; porém, na falta, não me parece que seria muito descabida uma providência que as suprisse.

Não lhe assistindo, dada a sua grande responsabilidade, o direito de, sem maiores conhecimentos do assunto, expedir a respeito instruções ordinárias, cumpria ao armador — empresa de amplos recursos — valer-se de sua excelente biblioteca especializada, ou solicitar a orientação dos técnicos. Bastar-lhe-ia consultar J. Marie et Charles Dilly — *La Sécurité Maritime* — para que, desde logo, se certificasse da inconveniência de serem estivadas mercadorias perigosas e explosivas em local onde já existisse mercadoria pertencente a outro grupo.

E teria podido fazê-lo. A obra citada não constitui nenhuma raridade. Está, assim como outras do mesmo assunto, nas bibliotecas e livrarias da cidade, ao alcance de qualquer interessado.

Deixou o armador, que avocou o serviço da arrumação da carga, passando excepcionalmente por cima da autoridade do capitão sob a qual habitualmente é feita a estiva — de provar, como lhe cumpria, a sua *impossibilidade absoluta de agir*, como qualquer pessoa diligente normalmente agiria em análogas circunstâncias.

Objeta-se que os fogos embarcados eram “fogos infantís, para salão e jardim” e não “fogos de artifício”.

Ora, os próprios fabricantes, Adriano Maurício & Cia., a fls. 136, informando ao Tribunal que, há muitos anos têm os seus depósitos segurados em diversas companhias, referem-se a “fogos de *artificio* para salões e jardins”.

Assim, eu não atino com a possibilidade de se considerarem coisas diferentes “fogos infantís para salão e jardim” e “fogos de artifício”.

Ambos são um conjunto de composições pirotécnicas obedientes ao mesmo princípio.

Fogo de artifício é um nome genérico com que se designam as diversas composições empregadas pelos fogueteiros ou pirotécnicos: fogo branco, fogo verde, fogo prêsco, fogo de vistas, fogo de lágrimas.

Para crianças ou para adultos, para salões, jardins, ou logradouros públicos, não importa para o caso nenhuma diferença substancial, uma vez que não são eles apenas inflamáveis, como se pretende, mas explosivos, porque resultantes de uma mistura de nitro ou pólvora, com limalha de ferro, de cobre, de zinco, de licopódio etc.

Evidentemente, alguns deles, dada a maior qualidade de nitro ou pólvora entrada em sua fabricação, oferecem mais elevado grau de periculosidade, o que não significa que os outros, tendo como êsses, composição semelhante, em que igualmente entra nitro ou pólvora, não sejam também explosivos.

Além de tudo, o fato de se acharem os cunhetes abrigados sob a lona dos encerados, longe de preservar o material, contribuiu, na opinião dos técnicos, para a concentração do calor, pelo isolamento do conjunto abrigado.

As 90 caixas de fogos de artifício encontravam-se a bordo postas em condições ótimas para a auto-inflamação, umidade do mar e calor solar, sob a cobertura de lona, que tinha estado exposta, — afirmou o professor Mário Saraiva em seu parecer.

A mercadoria, arrumada, como já vimos, em contradição com o sábio agrupamento antes referido, encontrava-se impossibilitada de receber a necessária ventilação, circunstâncias tôdas que aliadas, integram as condições técnicas irregulares, ressalvadas no parecer do diretor do Serviço Químico da Marinha e do Ministério da Aeronáutica, como *capazes de possibilitar a auto-exploração ou auto-inflamação*.

Quanto á alegação, feita pelo autor, de que o fogo de artifício era de pólvora velha, consequentemente em franco estado de decomposição, capaz, assim de constituir gravíssimo perigo, essa alegação não procede.

Relativamente à vigilância a bordo, alega o autor que o relatório do inquérito, no item VII, registrou que duas testemunhas viram de onde o fogo partiu, sendo mais valiosa a que estava de serviço no passadiço, a BE.

Nos termos do relatório — acrescentou o autor, — “pode-se afirmar que, afora o piloto de quarto, o marinheiro do leme e o vigia do passadiço a BE, os demais tripulantes dormiam, enquanto a morte rondava, sinistramente, pelo convés”.

Com efeito, os tripulantes ouvidos no inquérito confessam:

O imediato,

“que no “Nortelóide”, além de não se achar ninguém na proa, por ocasião do incêndio, a tripulação do navio mora na parte de ré;

O 2.º piloto (de quarto),

“perguntado se sabia se, durante a noite havia algum vigia que fizesse o serviço na proa do navio, respondeu negativamente, dizendo que o vigia que ficava na parte de vante, ficava no passadiço;

O contramestre,

“perguntando se era hábito nesse navio, durante a viagem, alguns homens da guarnição permanecerem na proa, respondeu negativamente, dizendo que a guarnição tôda se alojava à ré”;

E o marinheiro do leme,

“que, àquela hora da noite, ninguém vinha à proa do navio, tanto que a guarnição se alojava tôda à ré”;

A prova testemunhal, como se vê, de fato convence de que não havia serviço de vigilância regular a bordo do “Nortelóide”, onde apenas um vigia se mantinha no passadiço.

É certo, igualmente, que a Regra 43, inciso 1, do Anexo 1.º da Convenção de Londres, para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, a que o Brasil, aderiu, tornando-se lei para nós, ex vi do Dec. 1.094 de 15 de setembro de 1936, determinava que:

“Deverá ser organizado um serviço efetivo de ronda, de modo que possa ser prontamente descoberto qualquer princípio de incêndio”.

Dessarte, cumpre reconhecer que foi infringida a lei, não merecendo acolhida a alegação de se não deverem enquadrar na obrigação os navios de carga, mas tão somente os de passageiros.

Onde a lei não distingue, não nos é lícito distinguir.

Os autores citados pelo advogado do Instituto também o entenderam, quando asseveraram que "em todos os navios de passageiros ou de cargas, um serviço de ronda é obrigatório, tanto no pôrto, como no mar".

A função precípua do vigia no passadiço, é devassar o horizonte, para auxílio da navegação. Só acidentalmente poderá ele afastar-se do seu dever permanente, a-fim-de relancear os olhos para qualquer ponto do navio.

No convés da proa, não havia, pois, a devida vigilância, menos ainda *"muito mais do que ronda", por marinheiro para isso destacado*, como pretende a defesa.

Que a infração da regra é patente, forçoso se torna reconhecer.

Mas, por outro lado, é imperioso salientar que, de acôrdo com o apurado nos autos, nenhum nexo causal houve entre essa falta e o evento.

Acresce que o objetivo da regra é tornar "prontamente descoberto qualquer princípio de incêndio".

Visa-se — como, aliás, bem interpretou o patrono do acusado — "impedir que o fogo surgido em qualquer dependência do navio, lavre, sem combate, durante certo tempo, em virtude de sua existência não ser do conhecimento do comando".

Das palavras do próprio representante do armador, ressalta, à evidência, a necessidade da ronda, porque só a ronda poderá descobrir um princípio de incêndio "em qualquer dependência do navio", o que não poderia fazê-lo um vigia permanente, estável, no passadiço.

Mas, — repito — a falta de ronda influiu no acidente.

Quís o acusado que o incêndio fôsse percebido no instante exato da sua irrupção, porque se originou no convés da proa.

Vejamos, porém, como foi ele atacado.

O imediato, a fls. 74:

"Perguntado se o navio estava aparelhado para um caso de incêndio e se suas mangueiras encontravam-se em bom funcionamento, respondeu que, *para navio nacional, estava aparelhado*".

O primeiro-pilôto, a fls. 99, referindo-se ao fogo, declarou que:

"dado o número reduzido de mangueiras e a sua diminuta força, nada foi possível fazer para extingui-lo".

O segundo-pilôto, a fls. 78, disse que,

"de início, a mangueira que estava ligada, à proa, do lado de BE, arrebentou, não tendo sido possível continuar o trabalho com a mesma, sendo então atacado o fogo com a mangueira de BB.; que, no fim de pouco tempo, verificou-se que a mangueira era insuficiente para abafar o fogo".

Depos, a fls. 85, o primeiro-maqunista:

“que o navio dispunha, no plano do convés, de três tomadas, e que só uma delas é que funcionou; que a *única mangueira que de fato funcionou foi sob a presença da testemunha*”.

Finalmente, o 1.º rádio, a fls. 75,

“que, como o jato das mangueiras não fôsse de grande força, e, naturalmente, sendo a tripulação sabedora de que na proa havia grande quantidade de explosivos, resolveram abandonar o combate ao fogo”.

Como se verifica, é a oficialidade do “Nortelóide”, preposta do armador e, conseqüentemente insuspeita, quem oferece prova em contrário ao que foi declarado no termo, a fls. 166, onde consta que eram completas as aparelhagens contra incêndio.

Reconhece o representado, em suas razões finais, constituir a vistoria regulamentar uma simples presunção legal. Admite que ela pode ser destruída por prova em contrário. Mas — prossegue, — “por prova capaz, idônea, prova realmente digna de tal nome e não pelo processo das conjecturas, das conclusões forçadas extraídas de retalhos de depoimentos, tal como pretende o autor.

Ora, eu reputo boa, capaz e idônea a prova. É convincente. Resulta de livres depoimentos prestados perante a autoridade competente, por oficiais da Marinha Mercante, sobre cuja idoneidade moral não paira a mais leve suspeita, nada constando em relação à sua incapacidade civil.

Ocorre, ainda, tratar-se de empregados do próprio representado, cujo interesse natural, oriundo da contingência humana, seria o de agradar ou, pelo menos, não desagradar o patrão. Se se trata, — como insinua o arrazoado, — de homens que depuseram horas depois de haverem escapado à morte, sob a pressão nervosa dos tenebrosos acontecimentos de que foram parte”, não teria sido difícil, passado já algum tempo sobre o fato e recobrada a calma, comparecerem, na instrução do processo, perante o juiz relator e retificarem, sob os fundamentos só agora expedidos, as declarações prestadas no inquérito.

Não o tenho feito, se me não depara mais legal para repudiar os depoimentos, restando-me considerá-los bons e valiosos, e, como tal, com força probante suficiente para ilidir a certidão, no que se relaciona com a aparelhagem do navio para um caso de incêndio.

Prescreve a Convenção, na Regra XLIII, relativa à aparelhagem contra incêndio:

2 — “Cada navio deverá ser *equipado com poderosas bombas contra incêndio*, acionadas a vapor ou outra qualquer energia. Estas bombas serão em número de duas, para navios inferiores a 4.000 toneladas e em número de três, para os navios maiores. Cada bomba deverá ter tal capacidade, que possa produzir dois fortes jatos simultâneos com quantidade de água suficiente, em qualquer ponto do navio, e deverá estar disponível para o uso imediato antes do navio deixar o porto.”

3 —

"A rêde de distribuição e as mangueiras deverão ser de amplas dimensões e confeccionadas de material adequado. Os ramais da rêde de distribuição deverão ser instalados em cada convés, de forma a permitir pronta ligação das mangueiras.

"4 — Para todo espaço destinado a ser ocupado por carga se deverá poder dirigir, simultaneamente, dois fortes jatos de água."

.....

O Ministério da Marinha, em instruções baixadas sôbre os meios a empregar contra incêndios no transporte de carga perigosa, exige que a rêde fixa de incêndio seja colocada sôbre o convés mais alto, devendo possuir tomadas de mangueiras em número suficiente a permitir o ataque ao fogo em qualquer ponto. A instalação dessa rêde deve ser feita de forma que em caso de avaria das bombas de incêndio, possam utilizar-se outras bombas dos serviços auxiliares do navio, como as bombas do serviço sanitário e as de esgôto do porão, desde que tenham ligação conveniente para o mar.

Reza a certidão passada pela Capitania (fls. 166) que, no "Nor-teloide, a *aparelhagem* contra incêndios era *completa*.

Aceitando, para argumentar, que êsse documento esteja conforme as exigências da Convenção e do Ministério da Marinha, e que pela robusta prova testemunhal, não tenha sido totalmente contrariado, — isto pela simples razão de nem tôdas as testemunhas haverem afirmado a deficiência da *aparelhagem* — ainda se verifica que, se porventura a *aparelhagem* fôsse *completa*, não se encontrava ela em *perfeito estado de funcionamento*, como relativamente ao leme e ás máquinas é sempre declarado nos termos de vistoria regulamentares.

Aparelhagem é um conjunto de peças, instrumentos e utensílios necessários para qualquer operação. O conjunto de vêrgas, enxárcias, moitões, cabos e cordoalha das embarcações é *aparelhagem*, como também constituem *aparelhagem* as peças e utensílios necessários para qualquer operação. O conjunto de vêrgas, certa e determinada operação, como aparelho do turco, do láis, de estai, etc.

Destarte, da declaração fornecida pela Capitania poder-se-á, quando muito, concluir que o navio era dotado de bombas, mangueiras, extintores, em quantidade e localização exigidas; mas não em *perfeitas condições de funcionamento e utilização* em caso de incêndio.

Tratando-se de navio velho e pertencente a empresa cuja situação econômica, até a data do acidente não facilitava a renovação do material, é de presumir que a questionada *aparelhagem* ainda fôsse a primitiva. Daí, o não ter atendido prontamente ao serviço desejado, deixando de funcionar, logo de início, ou tendo funcionado insatisfatoriamente, tal a deficiência de sua força ou a mesquinhez do volume d'água que expeliu, tudo nos termos das declarações prestadas pela oficialidade.

Não obstante pudesse estar completa a *aparelhagem*, o fato demonstrou que, por sua imprestabilidade, ela deixou de corresponder às exigências de segurança dos patrimônios confiados aos responsáveis pela expedição, devendo-se atribuir-lhe, em parte, as devastadoras proporções que o fogo assumiu e, assim, a vultosa extensão do dano.

Ante a precaridade dos recursos disponíveis a bordo, foi que a guarnição resolveu abandonar o navio, ao cabo de hora e meia de ingentes esforços e de uma luta inglória.

Pelas considerações já expendidas e fundadas na irrecusável prova dos autos, eu acompanho os técnicos na convicção da impraticabilidade da auto-inflamação ou auto-explosão das mercadorias, admitindo com êles, a intercorrência da explosão ou inflamação, devida à má estiva.

A colocação irregular da carga foi a causa determinante, a *causa mater* do incêndio; e do deficiente funcionamento da aparelhagem para extinguir o fogo ou, pelo menos limitar seu raio de ação, resultou a perda total do navio e do carregamento.

Esses fatos eram *previsíveis e evitáveis*, e a mais ninguém, senão ao representado, poderão ser atribuídos.

Carece de procedência a alegação de que o armador escapa à responsabilidade administrativa pelo serviço da estiva, sob fundamento de que, administrativamente, só responde o capitão ou o estivador individualmente; aquele, jamais, por ser uma entidade, salvo no terreno das obrigações de direito civil, quando, só então, será concebido contra êle demandar.

Dispõe o artigo 62 do Regulamento aprovado pelo Decreto n. 24585 de 5 de julho de 1934, que o Tribunal pode aplicar as penalidades estabelecidas nos artigos 60 e 61 às empresas ou armadores que fôrem convencidos de responsabilidade direta ou indireta, pelos fatos constantes dos dois últimos artigos e suas respectivas alíneas.

Entre êsses fatos, encontra-se, *expressamente*, na alínea a) do art. 61, "má estivação da carga".

Como se vê, não colhe o alegado.

Tudo assim exposto, fixo o acidente e sua extensão como incêndio do qual resultou naufrágio, nas circunstâncias descritas, com perda total do navio e seu carregamento, avaliada nos autos, perecendo o comandante. Quanto à causa determinante: a) explosão ou inflamação das mercadorias, devido à sua má estivação; b) deficiente funcionamento da aparelhagem para extinguir ou circunscrever o fogo.

Considerando culposos o fato, julgo o representado incurso no art. 61, letras a) e h), do Regulamento do Tribunal, pelo que, de conformidade com o art. 61 do mesmo Regulamento, lhe aplico a pena de multa de Cr\$ 5.000,00 (cinco mil cruzeiros), mais as custas do processo.

Este é o meu voto.

Quanto à sugestão feita nos ofícios de fls. 138 a 142 do processo 1.209 penso que relatei e reputo amplamente justificada; sou de parecer que, nos termos da letra k, do Regulamento, o Tribunal proponha ao excelentíssimo ministro da Marinha que seja recompensado, honorífica ou pecuniariamente, o capitão George D. Scherffe, norte-americano, pelos relevantes serviços humanitários por êle prestados, quando no comando do navio "Alfred I. Dupont", da mesma nacionalidade, aos tripulantes do navio brasileiro "Nortelóide", fazendo-se acompanhar o expediente dos necessários documentos comprobatórios. Carlos Lafayette Bezerra de Miranda, relator do processo.