

PROCESSO N.º 1.770

ACÓRDÃO

Água aberta, varação e naufrágio. Perda total do navio e da carga. Ausência das providências fundamentais para evitar o acidente, causa primordial. Imprudência e negligência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, dêles se conclui:

As 17.30 horas do dia 10 de abril de 1948, o iate-a-motor "Santa Rita", depois de navegar mais de trinta horas com água nos porões, foi encalhado deliberadamente, como medida extrema tomada pelo seu comandante, na parte SE do parcel das Paredes, em Abrolhos, a fim de salvar a tripulação.

O "Santa Rita", de propriedade da Empresa Santa Rita Comércio e Transportes Ltda., media 30 metros de comprimento, tinha uma arqueação de 164 toneladas brutas e um porte de 230 toneladas. Era de madeira e foi construído na Alemanha, no ano de 1911. Estava equipado com um motor "June Munktel", de 180 c.v. e 325 rpm. Capacidade dos tanques: combustível 8 tons. e água 4 tons. Anteriormente se chamava "Elizabeth". Estava, de acôrdo com a lei, devidamente registrado no Tribunal Marítimo.

Comandado pelo mestre-de-pequena-cabotagem Dorcilio Moreira, saíra do Rio de Janeiro com destino aos portos de Ilheus, Salvador e Aracaju, às 18 horas e 30 minutos do dia 7 de abril, conduzindo carga de mercadorias diversas do pêsso de 215.492 quilos.

A navegação era feita com bom tempo, ventos brandos, mar calmo, visibilidade boa, e isto, consta, desde a saída do Rio, nada levando a supor que o navio houvesse sofrido qualquer acidente.

Pela manhã do dia 9, em hora não determinada nos autos, o capitão foi cientificado de que havia água no porão da máquina, aviso êste dado pelo 1.º motorista, então de quarto.

O volume da água na ocasião não era pequeno, porque para dar vazão foi necessário o auxílio da bomba manual, que simultaneamente passou a trabalhar com a da máquina, e conforme instruções do capitão.

Isto ocorreu precisamente quando o iate devia achar-se na altura da barra de Vitória, isto é, a 264 milhas, aproximadamente, do porto do Rio, considerando-se a marcha de 7 milhas declarada pelo comandante (a marcha média horária do Rio até o local da varação foi de 6,6 milhas).

Nenhuma outra providência tomou o capitão, quer alterando a rota em busca de um porto, quer removendo ou alijando carga para identificar a via da água, quer utilizando a camisa de colisão, desprezando completamente as medidas fundamentais para preservar a segurança da sua embarcação, pois é Baistrocchi que ensina:

“aproar à costa, se está próxima, e se a avaria é grave”

“preparar as camisas de colisão, etc. etc.”

Sendo supérfluo até o conhecimento desta lição, porque a necessidade de tais diligências decorrem da própria experiência da vida do mar.

Ao contrário, num perfeito desafio à prudência e ao bom senso, o comandante preferiu prosseguir viagem, talvez à espera do milagre impossível de se operar, porque:

a) a vetustez do navio só lhe poderia reservar surpresas mais desagradáveis;

b) a situação seria insustentável pela impossibilidade de os homens da tripulação, em número reduzido, realizarem um verdadeiro trabalho de Sísifo, bombeando durante umas 50 horas, até o porto de Ilhéus, primeiro da escala.

Na tarde do dia seguinte, 10, cêrca das 16 horas, voltou novamente o 1.º motorista a avisar ao capitão que o volume da água aumentava assustadoramente, não dando mais resultado o serviço de esgotamento, porque a água continuava a invadir os porões num ritmo considerável e surpreendente.

E foi nessa emergência que o capitão, depois de reunir por duas vêzes a tripulação, e constatar a impossibilidade de alcançar qualquer porto, deliberou encalhar o navio no parcel das Paredes, parte SE, por ser êste, na ocasião, o ponto mais próximo.

As 17 horas e 30 minutos, portanto 1 hora e 30 minutos após o último aviso do motorista e decorridas trinta ou mais horas de ter o comandante ciência de estar a embarcação fazendo água, foi o “Santa Rita” varado num ponto de coordenadas aproximadas: lat. 18° 03' S — long. 38° 58' W (conforme gráfico de fls. 27), verificando-se o abandono no dia 11, às 17 horas, sendo o salvamento da tripulação feito por uma lancha-a-motor enviada pela Agência da Capitania dos Portos em Caravelas, para cujo porto se dirigiram os naufragos.

Nem os diários de navegação e de motores, nem os demais papéis de bordo foram salvos, diz o capitão (fls. 9), porque, como as roupas dos tripulantes, também foram levados pelo mar no afã da luta.

Atendendo ao dispositivo regulamentar e devidamente credenciado pelo capitão-dos-portos por telegrama (fôlhas 6 e 7), o agente em Caravelas instaurou inquérito, no qual foram ouvidas dez pessoas, das doze que compunham a guarnição do iate. Concluindo o

seu relatório, opinou o encarregado, 2.º tenente Oscar Penha Ribeiro, em considerar responsáveis pelo acidente o comandante e o prático, pois navegaram mais de trinta horas de água aberta, sem que fosse a rota alterada em procura da costa (fls. 34v. e 35).

A Procuradoria Especial, na pessoa do dr. 2.º adjunto, ao conhecer dos autos, solicitou esclarecimentos quanto ao verdadeiro nome do iate, "Santa Rita" ou "Elizabeth", pois este era o constante das cópias dos termos de vistoria, e requereu a juntada dos dados técnicos (fls. 36-v. e 37).

Em nova vista, esse órgão opinou pelo arquivamento do processo, por considerar o evento como resultante da fortuidade e, tendo em vista a absoluta falta de provas, a outra conclusão não poderia chegar (fls. 30-v e 40).

O Tribunal, entretanto, em sessão de 18 de agosto de 1949, resolveu indeferir o pedido da Procuradoria e mandar representar contra o mestre Dorcilio Moreira, atendendo às ponderações feitas pelo então relator, comte. Romeo Braga, cujos fundamentos foram pelo mesmo aduzidos no despacho de fls. 47.

A citação foi feita na forma da lei e o representado, na pessoa de advogado legalmente constituído, apresentou defesa prévia e acompanhou o processo em todos os trâmites.

Na fase da instrução, arrolou testemunhas, cujos depoimentos dispensou posteriormente, por julgar desnecessários.

Em plenário, na sessão de julgamento, a defesa oral foi feita pelo dr. Arnaldo Ribeiro, que procurou argüir a fortuidade do evento, sustentando que o acidente resultou de fato independente da vontade do capitão e que o Tribunal, em julgados anteriores, já firmara jurisprudência ao considerar acidentes análogos como resultantes de vício oculto e, como tal, considerados casos fortuitos.

De forma diversa, no entanto, concluiu o Tribunal, e para tanto foi guiado pela prova dos autos e pelas circunstâncias em que o evento ocorreu.

Não sendo possível, no caso em tela, se lhe atribuir ausência de culpa, não pôde, de forma alguma, nele encontrar guarida o conceito do fortuito.

Da mesma forma, e com evidente destaque, a inevitabilidade, característica fundamental do caso fortuito, não pode ser também invocada, porque havendo possibilidade de evitar o acontecimento, o capitão não o fez, como o faria qualquer capitão prudente, em idênticas circunstâncias, expondo-se culposamente aos efeitos do evento.

Com efeito, manifestando-se a água nos porões pela manhã do dia 9, e em tais proporções que foi necessário o emprêgo das bombas da máquina e manual, apenas conseguiu estabilizar o nível, pois são os próprios tripulantes que dizem:

prático, fls. 15:

"que o capitão mandou auxiliar o esgotamento com a bomba manual, em virtude de a bomba da máquina não dar vencimento, não tendo, por isso, a água aumentado nos porões"

1.º motorista, fls. 16:

"que até o dia 10 não aumentou o volume da água, precisamente até às 16 horas; que a essa hora notou que a água aumentava, fazendo incontinenti a comunicação ao comandante".

E todos os demais se referem ao aumento do volume da água no dia seguinte, o que significa, indubitavelmente, que não foi possível o esgotamento total dos porões.

Ainda o 1º motorista, no relatório feito (fls. 24), em substituição ao diário perdido:

“Porém, no dia 10 às 16 horas, notei que a água aumentava consideravelmente, começando a atingir a máquina”

E é o próprio comandante quem diz no termo de ocorrências (fls. 25), lavrado em separado:

“dia 9, pela manhã, ao norte de São Mateus, foi observado que o navio fazia água... No dia 10, às 16 horas, o 1.º motorista avisou que a água aumentava assustadoramente, tornando impossível as bombas da máquina e de mão darem vazão à mesma”,

sendo relevante assinalar que as notas foram redigidas no dia 12, ou seja no dia seguinte ao abandono, na cidade de Caravelas.

Do exposto, e,

Considerando que, em circunstâncias tais, era dever do capitão desviar a rota do navio, imediatamente, à procura de ancoradouro seguro, ou, na impossibilidade de alcançar êste, um ponto da costa mais próximo que lhe permitisse salvar o navio, a carga (ou parte desta) e a tripulação, desde que, como disse, não foi possível remover a carga para localizar a via da água;

Considerando que, ao continuar a viagem, nas condições descritas, cometeu o capitão um ato de indefensável temeridade, deixando patenteada a imprudência, pois que navegou durante trinta ou mais horas, de água aberta, só modificando o rumo quando mais nada era possível fazer;

Considerando que, não tomando as providências acautelatórias, também foi negligente o capitão, revelando inequívoco desleixo no cumprimento do dever, e assim cometeu falta, porque ao comandante compete tomar tôdas as precauções para completa segurança da embarcação, quer em viagem, quer no porto” (art. 462, n.º 9, do R.C.P.);

Considerando ainda que “o capitão é responsável por tôdas as perdas e danos que por culpa sua, omissão ou imperícia sobrevierem ao navio ou à carga, etc. etc.” (Código Comercial, parte 2.ª, art. 529), e a omissão neste caso é manifesta;

Considerando tudo o mais que dos autos consta;

Acorda o T.M. em votação unânime dos juízes presentes:

a) quanto à natureza e extensão do acidente: água aberta, varação e naufrágio, com perda total do navio e da carga, nas circunstâncias e com as conseqüências descritas nos autos; prejuízos não avaliados; b) quanto à causa determinante: imprudência e negligência do capitão que, a despeito do visível risco para o navio, não desviou a sua rota, nem diligenciou para localização da água aberta, manifestada mais de trinta horas antes do sinistro; c) julgar o acidente culposo e impor a pena de trinta dias de suspensão ao mestre-de-pequena-cabotagem Doreílio Moreira, capitão da embarcação, como responsável, por incurso na letra f, do art. 61 do Regulamento do T.M., sujeitando-o ao pagamento das custas do processo. — P.I.C.R. — Rio de Janeiro, 12 de abril de 1951. — *Washington Perry de Almeida*, no impedimento ocasional do presidente — *Gerson Rocha da Cruz*, relator — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *João Stoll Gonçalves* — *Francisco José da Rocha* — *Adolpho Martins de Noronha Torrezão* (vario quanto à pena, que aplico a de multa de mil cruzeiros). Fui presente: *Eduardo Maya Ferreira*, 2.º adjunto-de-procurador.