

PROCESSO N.º 2.015

ACÓRDÃO

Alagamento e naufrágio. Uma embarcação com as vistorias esgotadas está pressupostamente em mau estado. O fato se revela verdadeiro e deixa de ser simples presunção se ela abre água e afunda quando navegando com bom tempo, sem a interveniência de elemento outro que afetasse a sua integridade. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos estes autos do processo número 2.015, originários da Capitania dos Portos do Estado do Espírito Santo, pela Agência em Itapemirim, com representação de autoria do dr. adjunto-de-procurador Gilberto Goulart de Barros contra a Sociedade Comércio, Indústria e Navegação Ltda. e Salustino Honório dos Santos.

No dia 11 de outubro de 1950, cêrca de 4 horas da manhã, foi a pique no litoral do Espírito Santo, a chata "Mandiba", de propriedade do primeiro representado, quando navegava a reboque do iate "Tipiti", mestrado pelo segundo representado.

Embarcação de madeira, de 22,25 metros de comprimento, 6,25m de boca, 1,96m de pontal e 8,60m de contôrno, arqueava 66 toneladas brutas e 62 líquidas, tendo uma capacidade de pêsso morto de 98.000 quilos.

Na véspera, por volta das 16 horas, carregada com 1.700 sacos de açúcar, saiu de Atafona, com destino a Piúma, onde transbordaria a carga para o "Governador Macedo Soares" e o "Piraúna".

A viagem era feita normalmente, com bom tempo, e assim foi até às 23 horas, quando revelou água aberta nos porões.

A partir daí, a guarnição, no total de quatro homens, se empenhou no esgotamento com a bomba manual, não conseguindo resultado positivo, dado que a água crescia no interior da embarcação. Não dispondo de outro recurso para sustentar o alagamento que, a passos largos, fazia a chata submergir, gritaram e insistiram no pedido de socorro, que não foi percebido de bordo do "Tipiti". No rebocador só foi notada a irregularidade, na ocasião em que a chata foi a pique, pela dificuldade sobrevinda ao govêrno, despertando a atenção do timoneiro. Parada a máquina, cortado o cabo de reboque, ficou o iate bordejando na área do sinistro, até às 8 horas da manhã. Mais tarde, rumou para Itapemirim, onde fudeou, obtendo informações de que os tripulantes haviam dado à praia num pequeno bote pertencente à "Mandiba".

O inquérito apurou que a chata não era vistoriada desde 1948, que entrou, recebeu carga e saiu de São-João-da-Barra e nenhuma comunicação fez à autoridade competente; o "Tipiti", da mesma forma, não tinha passe daquele pôrto, não estava despachado para Piúma, nem possuía licença para rebocar a chata.

Quanto a seguros do casco e da carga, não se tem notícia exata. A Procuradoria requereu várias diligências e, finalmente, em nova vista, requereu o arquivamento do processo.

O Tribunal, porém, ao apreciar a promoção e contra o voto do relator, indeferiu o pedido e mandou representar contra o proprietário da "Mandiba" e o mestre do iate "Tipiti", pelos principais

motivos de que a chata estava com as vistorias fora do prazo regulamentar e porque o dirigente do rebocador não promoveu os meios de vigiar a rebocada, de forma a ser possível conhecer, a qualquer momento, as condições em que navegava.

Citada, a armadora apresentou contestação e juntou um certificado passado pelo capataz de Barra-do-Itabapoana, em que se declara que a chata havia sido totalmente reformada nos estaleiros da localidade (fls. 84), e protestou por provas; O mestre Salustino requereu os benefícios da justiça gratuita e teve por defensor advogado-de-officio.

Na instrução foi tomado o depoimento de uma testemunha em São-João-da-Barra.

Como razões finais, a Sociedade Comércio, Indústria e Navegação Ltda., reportou-se aos termos da defesa prévia. O outro, reservou-se para melhor dizer em plenário.

Isto pôsto:

O fato se reveste de suma gravidade, porque correu a guarnição o risco de perecer afogada naquela noite, lutando durante cinco horas para salvar a embarcação que afundava, ameaçando arrastar consigo aquelas vidas para o fundo do oceano. Na agonia, vivendo horas de indizível atribulação, gritavam em vão para o iate que, indiferente e surdo, continuava a sua rota, como se tudo corresse normalmente. Não podia, é verdade, ninguém de lá ouvir. Os brados dos quase náufragos se perdiam na imensidão do espaço ou se confundiam com o ruído incessante do motor.

Estariam os tripulantes irremissivelmente perdidos, não fôsse a poderosa mão da Providência a ampará-los, mantendo intactas as condições de mar e vento que perduravam desde o início da viagem, e assim lhes foi possível alcançar a costa, na pequenina e frágil embarcação.

No seu labor diário, tantos outros brasileiros, às centenas, usando um meio de vida honesto e digno, estão de igual forma expostos à desmedida incúria e à falta voluntária de terceiros, em cujo rol de obrigações está escrito em letras grandes o dever indeclinável de preservar a vida humana. Mas, raramente o fazem, pouco interesse há pelo que é dos outros. A egocentria apoderou-se de quase toda a gente. O bem comum não é considerado.

É preciso que haja uma diretriz mais consentânea do individuo no adimplemento do que lhe compete.

A culpa pelo evento que agora se discute é, com efeito, da proprietária e armadora, porque lhe era facilmente previsível, e não podia mesmo ignorar, a precariedade em que se achava a chata, que por longo tempo trafegava sem limpeza e sem reparo nas obras vivas. Subtraiu-a do exame para comprovação da sua eficiência, porque seria forçada a proceder a obras que talvez não lhe conviessem no momento.

Outro fim não seria de esperar de uma embarcação de madeira, não se contentando com o dilatado prazo estipulado como máximo, e em cujo decorrer se presumem lisongelas as suas condições, que as mais das vezes não o são, burla a autoridade e excede esse prazo, continuando alheia às prescrições legais, e por falta da assistência necessária conduz em seu bojo a ameaça permanente de perder-se.

A "Mandiba" não estava boa para trafegar no oceano. Navegava com bom tempo e, sem mais nem menos, abriu água e foi ao fundo. Não se lhe exigiu, ao menos, o esforço que devia estar em condições de suportar, e só mesmo às falhas que não fôram corrigidas, pode ser atribuído o acidente.

Nos cascos de madeira, especial cuidado merece o calafêto, cuja revisão deve ser constantemente feita. A falta do trato conveniente, com que se faz patente a carência do repasse que deve ser a miúdo procedido, conduz inevitavelmente a resultados desastrosos.

Como recíproca inquestionável da presunção da lei, a falta da vistoria pressupõe que a embarcação não está revestida dos requisitos de navegabilidade indispensáveis.

A hipótese admite, portanto, prova em contrário.

No caso vertente, nada se demonstrou e não é o atestado de um capataz que vai fazer ruir o que é incontroverso na doutrina.

O documento não supre o laudo, porque para obtê-lo teria a armadora que expor a chata a uma comissão de técnicos, para ser comprovada a sua eficiência.

Não tem o funcionário qualidade para atestar as condições de segurança de qualquer embarcação, fugindo essa atribuição até mesmo à competência do capitão-do-pôrto ou delegado. O termo de vistoria é resultante de uma verificação feita em comum e não fruto de um entendimento ou decisão do indivíduo.

O mestre do rebocador podia, pondo em prática a sua experiência de homem afeito ao mar, senão evitar o acidente, pelo menos reduzir a extensão ou minorar a angústia dos que compunham a guarnição da chata.

O Código Internacional de Sinais prevê o meio de comunicação a ser utilizado entre rebocador e rebocado, mas na verdade nem todos estão habilitados a proceder na forma que êle indica, se não conhecerem os sinais Morse luminosos para receber e transmitir.

Não obstante, devia ter sido feita uma combinação prévia, à guiza de convenção, para ser chamada a atenção em caso de emergência, como é habitual.

Muita coisa poderia ocorrer durante a noite: é óbvio que o dirigente devia precaver-se. A superveniência de uma situação nova como, por exemplo, a rotura do cabo de reboque, exigiria uma rápida advertência e pronto entendimento entre as duas embarcações.

Para que o sistema fôsse eficaz, seriam necessárias a vigilância permanente em uma e outra e a prefalada forma de conversação.

Não havia nada disso e assim ficou a chata durante cinco horas, de água aberta nos porões, tempo bastante para atingir a costa distante doze milhas, onde uma variação talvez facilitasse a sua recuperação, enquanto periclitaram as vidas dos tripulantes, que ficaram à mercê da própria sorte. Nada lhes aconteceu, mas poderia ter acontecido, e é preciso o corretivo, como prevenção, para evitar reprodução de igual descuido.

Por êstes motivos, e por tudo o mais que dos autos consta, acorda o Tribunal Marítimo, por maioria de votos; a) quanto à natureza e extensão do acidente: água aberta, alagamento e naufrágio, com perda total de casco e carregamento; prejuízos não avaliados nos autos; b) quanto à causa determinante: falta da adequada conservação das obras vivas; c) julgar culpada a Sociedade Comércio, Indústria e Navegação Ltda., por incursa na letra "i" do art. 124, da lei n.º 2.180, de 5-2-954, aplicando-lhe a pena de multa de dois mil e quinhentos cruzeiros (Cr\$ 2.500,00). Ao representado Salustino Honório dos Santos atribui culpa leve e aplica a pena de multa de duzentos e cinquenta cruzeiros (Cr\$ 250,00), por

incurso, também, no dispositivo acima citado. Custas na forma da lei. Manda remeter cópia do acórdão a D.P.C., para conhecer das infrações de Polícia Naval. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 13 de julho de 1954. — *Humberto de Arêa Leão*, almirante-de-esquadra, presidente — *Gerson Rocha da Cruz*, relator — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *Agnello de Azevedo Mesquita* — *João Stoll Gonçalves*, vencido — *Gilberto Lavagnère Wanderley*. Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*. 2.º adjunto-de-procurador.