

PROCESSO N.º 2.053

ACÓRDÃO

Submersão. Vapor há longo tempo desarmado e amarrado a uma bóia, vai a pique, não tendo sido possível averiguar a causa da abertura d'água. Arquivamento do processo.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, cujo processo se baseia no inquérito a que se procedeu na Capitania dos Portos do Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro, relativamente à submersão do vapor brasileiro "State of Delaware", nas proximidades da ilha Mocanguê Pequeno, baía de Guanabara, a 16 de novembro de 1950.

Dados característicos: vapor para transporte de passageiros e cargas na pequena cabotagem — casco de aço — comprimento 68,89m — bôca 14,89m — pontal 4,19m — tonelagem bruta 1 783 — tonelagem líquida 336 — máquina de triplice expansão, potência de 2 900 c.v.e. — velocidade máxima 18 nós — lotação 2 000 passageiros — propriedade da Companhia de Comércio Marítimo, era inscrito na Capitania dos Portos do Distrito Federal e Estado do Rio de Janeiro.

Desde 4 de fevereiro de 1948 encontrava-se desarmado e fora de tráfego, dispensado das vistorias periódicas por despacho do Capitão dos Portos.

Depondo no inquérito, o vigia Adolfo Luís dos Santos disse: desde julho de 1948 exercia a função, estando o navio com as duas amarras manilhadas em uma bóia situada ao largo da ilha Mocanguê Pequeno; diariamente, às dez horas, sondava os quatro porões, sempre encontrando-os estanques; antes de recolher-se ao camarote, na noite de 15 de novembro, fez a inspeção de rotina, nada havendo de anormal a bordo; às cinco horas do dia seguinte, ao despertar, notou que o navio estava abicado, ligeiramente adernado para boreste, com o porão de vante e a casa de máquina alagado; sem perda de tempo, embarcou no bote e rumou para as Oficinas do Lóide Brasileiro, situadas na ilha Mocanguê Pequeno, onde foi pedir socorros; ignorava a causa da água aberta, porque o navio não sofrera qualquer choque de outra embarcação, o mar estava calmo, o vento bonançoso e boa visibilidade; perdeu roupas e haveres avaliados em cinco mil cruzeiros (Cr\$ 5.000,00). (fls. 30/30v.)

Das oficinas, acorreram para prestar assistência, as lanchas “Cruzeiro” e “Lóide 9”, a chata “Vitória 9”, conduzindo três bombas de esgoto, operários sob a direção de Humberto Scarpa, sendo iniciados os trabalhos de esgotamento, faina logo interrompida, porque viu-se que o navio submergia, o que aconteceu, ficando fora d’água apenas parte da chaminé, em local onde a profundidade era superior a dezesseis metros.

O “State of Delaware” estava segurado na Companhia Nacional de Seguros Atlântica, por quatro milhões e novecentos mil cruzeiros (Cr\$ 4.900.000,00), contra riscos de perda total e despesas de salvamento, sendo beneficiário do seguro o Estado de São Paulo, credor hipotecário. (doc. fls. 12).

A Comissão de Peritos da Capitania comprovou o seguinte: o casco jazia totalmente submerso, estando descoberta apenas a chaminé; a sondagem indicou as seguintes profundidades: 13,71m (7 braças), à proa — 16,46m (9 braças), à ré; a amarra ainda se encontra fixada à bóia de amarração (laudo pericial — fls. 22).

A autoridade encarregada do inquérito termina o relatório declarando não ter podido apurar a causa do alagamento dos compartimentos do casco, de que resultou o afundamento do navio e que o exame da prova dos autos não apontava negligência ou crime de quem quer que fôsse. (fls. 36/40).

O inquérito a que se procedeu na Delegacia Marítima e Aérea do Departamento Federal de Segurança Pública concluiu pela inexistência de crime a apurar. (fls. 48).

Com vista dos autos, o dr. 1.º adjunto-de-procurador requereu o arquivamento do processo, por entender que o acidente era inevitável, nas circunstâncias em que ocorreu.

Apreciando este parecer, em sessão de 7-2-1952, este Tribunal indeferiu o arquivamento e ordenou a representação contra a armadora, Empresa Internacional de Transportes Limitada, pelos seguintes principais fundamentos:

a) a armadora se houve com negligência imperdoável, permitindo que o "State of Delaware" estacionasse à bóia, ao largo de Mocanguê Pequeno, em profundidade de dezesseis metros, sem estar ciente das condições de segurança e conservação do casco, nas obras vivas;

b) o navio fôra ali amarrado, para permanecer desarmado e fora de tráfego, por tempo indeterminado;

c) adquirido a 12-6-1947, nos Estados Unidos da América, nunca foi docado para exame da carena, o que constituiu negligência da armadora;

d) é evidente que a submersão foi produzida por água aberta, se bem que não fôsse possível aos peritos da vistoria determinar o local da penetração da água;

e) por êstes fundamentos e até prova em contrário, o acusado tinha responsabilidade no sinistro.

A Procuradoria representou na forma acima, pedindo a aplicação das penas em que a acusada incorreria.

A representada constituiu advogado e apresentou defesa, cujos pontos mais importantes se resumem a seguir:

a) o ferry-boat "State of Delaware", desde 1948, estava desarmado e fora de tráfego;

b) por despacho do capitão dos Portos, datado de 4-2-1948, ficou o navio dispensado das vistorias periódicas, enquanto permanecesse em tais condições;

c) a 22-4-1948, o sr. Paulo Leite Carneiro tendo adquirido o navio, contratou a reconstrução dêste com o sr. Dario do Carmo Ribeiro, por três milhões setecentos e cinquenta mil e quinhentos cruzeiros (Cr\$ 3.750.000,00); iniciaram-se os serviços, providenciando-se, também, a entrada no dique de Mocanguê;

d) no curso das obras surgiram divergências entre o empreiteiro e o proprietário, resultando sérios embaraços aos trabalhos;

e) a 4-7-1949 foi o navio incorporado à Companhia Paulista de Comércio Marítimo S/A, firmando a Empresa Internacional de Transportes Limitada, na mesma data, um contrato com o incorporador Paulo Leite Carneiro, obrigando-se a pagar o crédito que fôsse devido ao empreiteiro, com a expressa ressalva de que a importância de dois milhões e quinhentos mil cruzeiros (Cr\$ 2.500.000,00) não constituía propriamente dívida, mas o valor de um contrato de empreitada para reforma do "State of Delaware";

f) a 15-7-1949, a Companhia Paulista de Comércio Marítimo S/A nomeava a Empresa Internacional de Transportes Ltda. administradora de seus navios, quando então veio a conhecer a verdadeira situação do navio e das obras a que era submetido, e isto com o fim de distratar a empreitada, de vez que as obras estavam paralizadas, não dispondo o empreiteiro de idoneidade financeira para concluí-las;

g) em consequência da execução e penhora requerida no Juízo da 12.^a Vara Cível, para cobrança dos trabalhos realizados, ficou a representada impedida, moral e judicialmente, de alterar as condições do navio;

h) pôsto que amarrado à bóia desde 1948, nunca a Empresa Internacional de Transportes Limitada e sua representada, a Companhia Paulista de Comércio Marítimo S/A, receberam qualquer notificação das Repartições Navais, relativamente aos inconvenientes e perigos assinalados na representação, o que necessariamente

obrigaria a solicitação à autoridade judicial, das providências cabíveis;

i) os esclarecimentos e provas que apresentava, ilidiam a responsabilidade que lhe era imputada na representação; (fls. 71/74).

Os seguintes documentos vinham anexados à defesa:

1. contrato de empreitada para obras, reconstrução e reparos navais;

2. relação das obras;

3. carta do empreiteiro;

4. certidão da escritura de ratificação, retificação recíproca e transação;

5. contrato de promessa de venda de ações, com compromissos;

6. mandado de citação e penhora;

7. pedido de desistência de ação executiva. (fls. 75/97).

Na fase da instrução, o dr. procurador nada requereu, por entender que a defesa e a prova que a acompanhava não ilidiam os termos da representação.

A acusada juntou os documentos de fls. 107/108, referentes a uma vistoria particular a que se procedeu no navio.

Encerrada a dilação probatória, o dr. procurador reservou-se para melhor apreciar o processo em plenário.

Arrazando, a final, a representada reportou-se aos documentos que apresentara e às razões da sua não responsabilidade no acidente, dada a ausência de circunstâncias positivas ou de elementos técnicos capazes de justificar a indicição de qualquer responsável pelo evento, parecendo evidente, pelos elementos e fatos apurados nos autos, que o naufrágio resultou de mero caso fortuito, devendo o processo ser arquivado (fls. 113).

Não tendo sido até agora examinado o casco do "State of Delaware", a averiguação da verdadeira causa do alagamento do casco torna-se impossível.

Nos autos não há informação de o navio ter sido pôsto em algum dique seco, para exame do casco, desde a sua aquisição no estrangeiro.

A paralização das obras durante prolongado período, a falta de conservação, e as aberturas no convés, devem ter, provavelmente, concorrido para o sinistro, se outro motivo mais grave não ocorreu, o que todavia não pôde ser investigado e impossibilita o Tribunal de apontar a verdadeira causa do alagamento do casco.

Por êstes motivos e por tudo o que dos autos consta:

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, em votação unânime dos presentes ao julgamento: a) quanto à natureza e extensão do acidente: submersão; b) quanto à causa determinante: alagamento do casco, cuja origem o inquérito não pôde determinar; c) mandar arquivar o processo, por falta de provas, isentando de culpa a representada, Empresa Internacional de Transportes Limitada. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 25 de maio de 1954. — *Humberto de Arêa Leão*, almirante-de-esquadra, presidente — *Francisco José da Rocha*, relator — *Gerson Rocha da Cruz* — *Agnello de Azevedo Mesquita* — *Gilberto Lavanère Wanderley*. Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2.º adjunto-de-procurador.