

## PROCESSOS NOS. 2.357 E 2.383

## ACÓRDÃO

*Água aberta e naufrágio. Colisão com objeto não identificado. Indeterminada a origem do alagamento do compartimento dos motores. Perda de corpo e faculdades. Não provada a imputação, o acidente foi equiparado aos resultantes de caso fortuito. Arquivamento do processo.*

Vistos, relatados e discutidos os autos.

Na madrugada de 18 de agosto de 1952, ao entrar o boqueirão oriental da baía da Ilha Grande, o navio-a-motor "Márcia" colidiu

com objeto não identificado, abriu água e soçobrou, perdendo-se corpo e faculdades, o que foi objeto de inquérito na Delegacia da Capitania dos Portos do Distrito Federal e do Estado do Rio de Janeiro em Angra dos Reis.

Propriedade da EIPEL-Empresa Industrial de Pesca Limitada, inscrito no porto do Rio de Janeiro, comandado pelo 2.º piloto Belmiro dos Santos Valente, o navio era a antiga barcaça de desembarque de infantaria, "LCI(L)953", da Armada dos Estados Unidos da América, construída em 1944 nos estaleiros da Consolidated Steel Corporation Limited, em Orange, Estado do Texas, posteriormente, em 1947, transformada nos estaleiros de Elizabeth City, Estado da Carolina do Norte, em navio para a pesca e industrialização do pescado.

Dados característicos: casco de aço, chapeamento soldado — comprimento total 48,16m — boca 7,10m — pontal 3,35m — tonelagem bruta e líquida 329 e 185 respectivamente — capacidade de carga 327 toneladas — aparelho motor constituído por oito motores de combustão interna, quatro por eixo, cada um capaz de desenvolver potência de 250 c.v., acionando dois hélices.

A provisão de registro no Tribunal Marítimo indica que do termo n. 149, lavrado a fls. 1, do 4.º Livro de Registro de Hipotecas Marítimas, consta a primeira e especial hipoteca que gravava o "Márcia", dado em garantia da importância de Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros), no prazo e com as condições estipuladas na escritura de 30 de novembro de 1951, lavrada a fls. — 29, do livro 11, do Ofício de Notas e Registros de Contratos, sendo credor o Banco do Brasil Sociedade Anônima.

Zarpou do porto do Rio de Janeiro às 17 horas de 17 de agosto de 1952, em viagem para Porto Alegre, escalando em Angra dos Reis, Rio Grande e Pelotas.

Conduzia a seguinte carga: para Rio Grande — 20 caixas e 3 tambores de óleo lubrificante, marca Shell, embarcados pela Shell-Mex Brasil Ltda., à mesma consignados; 400 sacos de açúcar, marca HB, embarcados por Hermano Barcelos & Companhia, consignados à ordem; para Pelotas — 5 caixas com graxa lubrificante, marca Shell, embarcadas pela Shell-Mex Brasil Ltda., à mesma consignadas; 10 tambores, 125 caixas, 40 baldes e 50 caixas contendo óleo lubrificante, marca ARCOB, embarcados pela Atlantic Refining Company of Brasil, à mesma consignados; para Porto Alegre — 50 sacos de cevada, marca S & B, embarcados por Lardos & Leal Ltda., consignados a Schlabit & Diebold; 50 sacos de cevada, marca HK, e vinte sacos marca JH, mesmo embarcador, consignados a J. Schroeder & Cia.; 800 sacos de açúcar, marca HB, embarcados por Hermano Barcelos & Cia., consignados à ordem; 18 amarrados de ferros para construção, marca CMR, 300 sacos de cimento S/M, embarcados pela Companhia Morais Rego, consignados a Manoel B. Pereira; 9 caixas com impressos, 20 tamboretas, 438 caixas, 295 tambores de óleo lubrificante, 80 baldes e 10 tambores de graxa lubrificante, tudo da marca Shell, embarcados pela Shell-Mex Brasil Ltda., consignados à mesma; total 2.813 volumes pesando 195.951 kg (manifesto, fls. 14/16).

Aos quarenta e cinco minutos do dia 18, o farol da Laje da Marambaia demorava no través de boreste, distante duas milhas; passou-se a navegar ao rumo 296º da agulha, demandando o boqueirão de leste da baía da Ilha Grande. Estava de quarto o imediato Humberto de Souza Gouveia.

Reinava tempo bom e claro, visibilidade normal, mar chão, aragem do sul.

As quatro horas o farol de Castelhanos demorava no través de bombordo; às 4,15 horas o casco sofreu dois abalos, parecendo colidir com objeto não identificado, ocorrência que o oficial de quarto comunicou imediatamente ao capitão, que dormia, e que comparecendo logo à ponte de comando, tomou conhecimento do fato, ordenou sondagens e providências adequadas.

Entrementes, chegava o 1.º motorista ao passadiço, para comunicar que a casa dos motores estava sendo invadida pela água e que as bombas trabalhavam para esgotar.

Sabendo que o nível da água crescia, indicio de que as bombas não davam vazão, às 4,45 horas o capitão resolveu demandar a enseada das Palmas, na ilha Grande, mas foi forçado a ancorar às 4,50 horas, porque os motores principais e os lemes não funcionavam, por estarem os respectivos compartimentos inundados.

As seis horas já estando a pôpa mergulhada e as bombas paralisadas, o naufrágio parecia iminente, motivo pelo qual o capitão ordenou o abandono, embarcando a tripulação na baleeira, ficando esta pairando nas proximidades, ocorrendo a submersão total do navio por volta das oito horas.

A baleeira seguiu a remos, em demanda da enseada do Abraão, foi rebocada por uma lancha que prestou assistência e atracou à ponte da vila.

As 12 horas os naufragos seguiram para Angra dos Reis, desembarcando na cidade às 14 horas.

Comparecendo à Delegacia da Capitania dos Portos, para comunicar o naufrágio, o capitão fez entrega da notificação escrita, a que estavam anexadas as cópias da ata de deliberação e do protesto marítimo, manifestos da carga e a licença para conduzir carga no convés.

O relatório do inquérito descreve as circunstâncias do acidente, na forma dos depoimentos das testemunhas e conclui admitindo a possibilidade de colisão com um derelicto, por isso que, dois dias após a submersão do "Márcia", compareceu à Delegacia o mestre do barco-de-pesca "São Lourenço 2.º", para notificar que, entre as ilhas Grande e Jorge Grego, colidira com um toro de madeira medindo aproximadamente seis metros de comprimento por um e meio de diâmetro e que derivava para leste.

Esta ocorrência foi levada ao conhecimento da Diretoria de Hidrografia e Navegação e irradiada em aviso aos navegantes, às 19,30 horas dos dias 21 e 22 de agosto.

Chegando os autos de inquérito a este Tribunal, constituíram o processo n.º 2.357 e seguiram com vista à Procuradoria, para que esta se manifestasse na forma da lei.

A 8 de abril de 1953, o Instituto de Resseguros do Brasil, por si e pelas companhias de seguros retrocessionárias, *ex vi* do art. 37, do decreto-lei n.º 9.735, de 4-9-1946, e a Companhia de Seguros Sul América Terrestres, Marítimos e Acidentes, esta seguradora líder do "Márcia", possuindo legítimos interesses econômicos e capacidade legal para intervir no processo n.º 2.357, na forma do disposto no art. 90 do decreto-lei n.º 24.585, de 5-7-1934, e com fundamento no art. 30, do Regimento Interno do Tribunal Marítimo, ofereceram representação contra o capitão Belmiro dos Santos Valente, imediato Humberto de Souza Gouveia, maquinista José Gonçalves Cazeiro e demais signatários do protesto marítimo, e

também contra a proprietária-armadora do navio, a EIPEL-Empresa Industrial de Pesca Limitada, os quais, por ação e omissão voluntárias, causaram o afundamento do "Márcia", no boqueirão da ilha Grande, a 18 de agosto de 1952, o que provar-se-ia na instrução do processo e faziam certo as razões de fato e de direito que expunham e se resumem a seguir:

1) a ratificação do protesto no Juízo de Angra dos Reis indica que o navio sofreu dois baques estranhos quando navegava na posição de coordenadas — latitude 23°06'30"S — longitude de 44°00'00"W — às 4,15 horas de 18 de agosto de 1952; às 4,30 horas o motorista avisava que a casa dos motores era invadida pelas águas; às 4,50 horas ancorou na posição: lat. 23°06'30"S — long. 44°04'30"W — porque os lemes elétricos e manual não funcionavam, por estarem os compartimentos alagados e os motores propulsores falharem; às seis horas, as bombas não dando vencimento, foi deliberado abandonar o navio, por ser perigosa a permanência a bordo, passando-se os tripulantes para a baleeira e estacionando distante cinqüenta metros, até que o navio naufragou;

2) no inquérito instaurado na Delegacia da Capitania, o capitão e os tripulantes contaram uma história semelhante à do protesto, cheia de contradições e falhas imperdoáveis, admitindo o encarregado do inquérito que os dois baques resultassem da colisão com um toro de madeira avistado dois dias depois do naufrágio e que derivava próximo à ilha Jorge Grego, contra o qual uma embarcação de pesca bateu de proa e não afundou, embora tivesse o casco de madeira;

3) ante as circunstâncias estranhas e da história inverossímil e contraditória narrada no protesto, o Instituto de Resseguros do Brasil e Companhia de Seguros Sul América, Terrestres, Marítimos e Acidentes, requereram uma vistoria "ad perpetuam" no Juízo da Comarca de Angra dos Reis, para apurar a causa, natureza e extensão do sinistro, nos termos da cópia anexa, vistoria realizada por peritos reconhecidamente competentes, valendo-se de escafandristas, ficando comprovado: (1) a falsidade do que se continha no protesto, com intuito evidente de encobrir a verdadeira causa do sinistro e possibilitar o recebimento do seguro; (2) omissões e irregularidade do diário da navegação; (3) absoluta indenidade do casco; (4) dolosa incúria do capitão e sua tripulação, nada fazendo para apurar os fatos, prevenir danos e salvar o navio; (5) precipitação criminosa do abandono, pois o navio ainda flutuou durante duas horas, depois de abandonado; (6) evidência de tratar-se de naufrágio voluntário; (7) omissões da proprietária armadora indicando aprovação e conivência nos fatos e atos indicados, situando-se em posição de autora intelectual, dado o interesse em cobrir as verdadeiras causas do acidente;

4) o perito desempatador, respondendo ao 7.º quesito da vistoria, declarou ser muito estranha a falta de providências para investigar os fatos, por isso que a

reação instintiva seria sondar imediatamente os porões, compartimentos, tanques e fundos duplos, sendo mais estranho ainda só haver o motorista de quarto se apercebido da invasão da água quinze minutos após os choques, quando já teriam entrado cerca de trinta toneladas; para a água atingir em quinze minutos o estrado da praça dos motores, seria necessário uma abertura nunca inferior a cento e vinte centímetros quadrados nas obras vivas, ou seja uma penetração de água da força de cento e cinquenta toneladas-hora; a hipótese da colisão com o toro de madeira flutuando é insustentável, por tratar-se de um corpo desprovido de propulsão própria, cuja tendência, pelas leis da física, é a de resvalar, ao chocar-se com outro em movimento; tratando-se de um casco de aço, o choque devia ter sido violento, chamaria a atenção de todos a bordo e deixaria vestígios; a ruptura da solda poderia acontecer por um impacto direto de encontro ao chapeamento ou por tensão longitudinal resultante de aquecimento do casco, o que seria facilmente notado pelos escafandristas, não podendo estes penetrar no compartimento de máquinas, para verificar se as válvulas de alagamento (se existiam) estavam abertas, ou se a canalização de aspiração da circulação dos motores ou da rede de incêndio estava seccionada, causas possíveis do naufrágio, que a prova pericial indica ter sido resultante de ato voluntário, criminoso;

5) os atos dolosos, os fraudulentos e os de má fé, quase nunca se provam de maneira direta, que no caso seria o flagrante ou a confissão, o que ocorre em condições excepcionais e raras, prevalecendo a prova circunstancial, cujo conjunto gera, no julgador, a necessária convicção; no caso da espécie, além das mencionadas, são circunstâncias agravantes quanto à convivência da proprietária-armadora: (1) não fazer qualquer prova ou facilitar esclarecimentos diante das dúvidas levantadas pelo Instituto de Resseguros do Brasil, quanto à origem do sinistro, dificultando a realização da vistoria "ad perpetuum"; (2) situação econômico-financeira não satisfatória, o navio hipotecado ao Banco do Brasil, títulos descontados no Banco do Distrito Federal e outras dívidas, impossibilidade até de pagar pequenos juros mensais; (3) contrato do seguro do navio a 13/3/1952, para pagamento do prêmio em quatro prestações, só tendo sido efetuado o de duas e com atraso, exatamente seis dias antes do sinistro; (4) tentativa de aumento do valor do seguro de Cr\$ 7.238.000,00 para Cr\$ 9.783.000,00 alegando tratar-se de exigência do credor hipotecário, o que não podia ser verdade, em face dos termos da escritura da hipoteca (fls. 3/20).

Em anexo está a apólice de seguro marítimo n.º 35.697, da Companhia de Seguros Sul América Terrestres, Marítimos e Acidentes e a certidão dos autos da vistoria "ad perpetuum rei memoriam" (fls. 24/36).

Esta representação que passou a constituir o processo n.º 2.383, foi com vista à Procuradoria e o então dr. 2.º adjunto-de-procurador nada opondo, requereu que ao processo fôsse apensado o de n.º 2.357.

Conhecendo da representação, o Tribunal recebeu-a, para que prosseguisse na forma da lei.

Os representados foram citados; a proprietária-armadora, o capitão e o 1.º motorista constituíram advogados e apresentaram defesa prévia, enquanto que o imediato, o marinheiro-timonelro, o cozinheiro, o carvoeiro e o moço tiveram-na patrocinada pelo dr. Maurício Barreto Dantas, advogado-de-ofício dêste Tribunal.

Defendendo-se e contestando os termos da representação, o capitão Belmiro dos Santos Valente prometeu provar:

a) que a representação pretende aproveitar-se de desprezíveis senões gramaticais, pobreza, defeitos e confusões na arte de escrever e de narrar por escrito, quando isto em nada torna duvidosa ou impede a verificação da involuntariedade e da verdade dos fatos;

b) que desconhecia a causa, o evento presume-se fortuito;

c) que nenhum fundamento possuem as autoras para o eleive gratuito e calunioso contra o capitão e tripulantes do "Márcia", arguição em que se vêm tornando contumazes;

d) que a atrevida representação já nem é por fato funcional, mas sim do previsto e punível pelo Código Penal, causando assim estranheza que, armadas de tantos elementos de convicção e prova, modestamente se limitem ao laudo técnico do Tribunal Marítimo, quando independe de pronunciamento dêste a ação penal contra o indigitado responsável pelo sinistro marítimo (Ac. un. do Supremo Tribunal Federal, de 3-1-49, no rec.h.c. n.º 30.683 do D.F., rel. ministro Ribeiro da Costa, in Rev. For. vol. 124, pág. 224);

e) que procedeu na malograda expedição com a diligência das pessoas exatas no cumprimento de deveres até o último instante;

f) que serve apenas de ponte às autoras, desvaloradas no intento de não honrar as suas relações seguradoras com terceiros e com as quais nada tem a ver o representado;

g) que a representação é de ser julgada improcedente;

h) protestava pela juntada de documentos, reinterrogação e depoimento de testemunhas (fls. 65/66).

A EIPEL-Empresa Industria de Pesca Limitada, proprietária-armadora, prometeu provar:

a) que a representação contém versão fantasiosa e sem fundamento;

b) que não houve intervalo de quinze minutos entre o fato de os tripulantes terem ouvido os baques no casco e a verificação do velo d'água, tendo sido esta

imediate, como consta dos depoimentos da gente de bordo, o que faz esboroar-se a ardilosa invenção dos seguradores, certo de que não houve inércia culposa;

c) que os registros de bordo não afirmam que às seis horas as bombas ainda estavam funcionando e sim que a essa hora a tripulação foi convocada para deliberar, quanto ao abandono do navio em perigo de socôbro, havendo cálculo aproximado e má redação;

d) que a pretendida vistoria "ad perpetuum" é peça imprestável e destituída de qualquer valor de convicção, certo como é, principalmente, que nada conclui de positivo e aceitável, como a defendente já disse nos autos da ação em desenvolvimento na 16.<sup>a</sup> Vara Cível, cuja cópia anexava;

e) que as seguradoras afirmam contra a verdade e as provas, como é exemplo dizerem não haver registro do resultado periódico das sondagens, pois o que se lê no diário de máquinas é tal registro: "porões estanques";

f) que desconhecida a causa do veio d'água, é de presumir a fortuidade do evento;

g) que a versão das seguradoras, tal como a formulam, constituiria crime e este não se pode presumir, devendo ser cumpridamente provado

e, além disso;

h) não há a menor relação de causa e efeito e nem tampouco conexão entre o evento, sua autoria e a sugerida convivência da armadora;

i) que as seguradoras querem, sem razão, apenas eximir-se do pagamento do seguro (fls. 160/161).

A defesa do 1.<sup>o</sup> motorista José Gonçalves Cazeiro promete provar, principalmente, o seguinte:

a) que a representação é assombrosamente fantástica, palmar o conflito de seu conteúdo; urdidura livre de escrúpulos para com a circunspeção da Justiça e sem freios às licenças da imaginação; nela exurgindo, desnudamente, o alevel gratuito e imoderado; os transvios da alucinação pueril; o expediente palavroso e confuso; a mais imprudente exploração em torno de atos e fatos que ordinariamente se poderiam desejar mais imediatamente compreensíveis, ou consignados sob melhor redação; a extensão inadmissível das lindes jurídicas às aparências enganosas e infundadas; às simples suspeitas, estranhezas e conjecturas desamparadas de fundamentos e reflexos objetivos; à apriorística pressuposição do indigno, às patranhas da mistificação irreverente; à desfiguração imaginosa e malévola da realidade, tudo gravitando em torno da mais obscura dúvida: a de um naufrágio de confúio;

b) que o dolo não se presume e nem há margem sequer para presunções, mesmo de caráter civil;

c) que o representado cumpriu o seu dever e tudo fez do que lhe cabia e foi ordenado ou pedido para salvamento do navio, não tendo mesmo nada a dizer além do que declarou ou depôs no inquérito perante a Delegacia da Capitania;

d) que a representação sugere inércia inexistente, qual a de que teria o acusado somente notado a irrupção da água decorridos quinze minutos, o que não é verdade e, na mesma linha de invencionices afirma ações que se não verificaram e circunstâncias que se alentam em absurdos e despautérios, como a de que o navio ainda estaria flutuando às oito horas e a de que às seis horas não estava na iminência de soçobrar, sendo precipitado o abandono" (fls. 233).

Apoiado nas conclusões do relatório da autoridade encarregada do inquérito, o advogado-de-ofício defendendo o imediato Humberto de Souza Gouveia (fls. 245/246), o cosinheiro Luiz Jaques de Souza (fls. 248/249), o moço Antônio Batista Teixeira (fls. 251/252), o timoneiro Benedito Machado (fls. 254/255) e o carvoeiro Fernando Pereira de Oliveira (261/262) esforçou-se por apontar a fortuidade, sem que os representados concorressem, de qualquer forma, para o acidente, baseando-se a representação em conjecturas e sem elementos suficientes para invalidar o apurado no inquérito.

Na dilação probatória o Instituto de Resseguros do Brasil requereu a juntada da certidão da perícia contábil realizada na escrita da firma EIPEL-Empresa Industrial de Pesca Limitada, processada no Juízo da 16.<sup>a</sup> Vara Cível (fls. 268/282) e protestou pelo depoimento pessoal do representante da empresa proprietária-armadora, e os do comandante e dos tripulantes do "Márcia".

Compareceram o capitão, o imediato, o motorista e Agenor Nogueira Bandeira de Melo, diretor da Eipel (fls. 288/307).

Arrazoando afinal, as autoras ratificaram os fundamentos da representação e da prova, argumentando ainda com a perícia contábil, para reafirmar a acusação de haver sido o "Márcia" pôsto a pique, por ordem da proprietária-armadora (fls. 320/344).

A EIPEL sustentando a tese da fortuidade do naufrágio, transcreveu as razões que produziu perante a 16.<sup>a</sup> Vara Cível (fls. 352/429).

O defensor público e o dr. 1.<sup>o</sup> adjunto-de-procurador reservaram-se para falar em plenário.

No caso da espécie, a prova testemunhal afirma que o navio bateu em obstáculo submerso não identificado e abriu água, ficando logo o compartimento dos motores principais alagado, tornando-se impossível localizar a entrada d'água.

A derrota foi reconstituída a partir da passagem pelo farol da Laje da Marambaia, se bem que a escrituração do diário da navegação seja deficientíssima, não constando o rumo a que se navegou a partir da última posição, o que entretanto consta do depoimento do capitão.

Derrota usual e a zona safe e profunda.

Os abalos do casco foram notados na posição de coordenadas: latitude 23°06'30"S — longitude 44°00'00"W — consoante a ata de deliberação e o protesto, o que representa erro flagrante, considerada a posição em que o navio afundou — latitude 23°06'30"S —

longitude 44°04'30"W — erro atribuível à falta de cuidado na leitura das escalas da carta e na lavratura dos termos no diário da navegação, pois seria impossível ao navio percorrer quatro milhas em vinte e cinco minutos, quando desenvolvia marcha de quatro nós (milhas por hora) e três décimos, distância que seria de cinco milhas e meia, se considerada a longitude 44°06'W do ponto em que o casco está submerso, assinalada na perícia técnica.

Falta grave, embora não concorresse para o acidente, foi não encontrar-se o capitão presente no passadiço, controlando a navegação, o que era obrigatório, porque investia-se a entrada oriental da baía da Ilha Grande, em demanda do pórtico de Angra dos Reis, improcedendo assim a alegação de haver feito o quarto das dezoito às vinte e quatro horas.

A representação baseia-se, principalmente, na contradição e na inverossimilhança das declarações dos tripulantes, se confrontadas com os momentos registrados nos diários de navegação e dos motores, o que gerou a desconfiança de haver sido o navio criminalmente pôsto a pique.

Em ocasiões de perigo ou acidente grave a bordo, muitas são as ordens, manobras e providências, tornando-se impraticável a anotação precisa de tudo o que se faz e respectivos momentos, o que é registrado posteriormente, com a aproximação que a memória retém, podendo resultar erro e contradição, se se fizer o cotejo com as declarações das testemunhas que também recordam os fatos de memória, tudo sujeito à apreciação pessoal — principalmente durante a análise calma e precisa da investigação técnica.

Considerando não apurada devidamente a causa do acidente, as autoras requereram uma perícia técnica no casco submerso, e que foi realizada com a assistência de dois escafandristas, estando presentes a bordo da lancha "Ministro Adroaldo", o dr. Hernani de Souza Carvalho, juiz de direito substituto, em exercício na Comarca de Angra dos Reis; o advogado Raimundo Geraldo da Mota de Azevedo Sobrinho, representante das autoras; o engenheiro naval José Parga Nina, perito do Juízo e os escafandristas José Ferreira Marinho e João Cerachos, os dois últimos prepostos da ESON — Empreendimentos de Salvatagem e Obras Navais Sociedade Anônima.

Nos cinco mergulhos que fizeram, os escafandristas comprovaram estar o navio emborcado em profundidade de dezessete metros e trinta centímetros, apoiado sobre o bico de proa e a superestrutura de mela nau, sem adernamento apreciável para um dos bordos; havia pequena camada de craca aderente ao casco, o que não prejudicou o exame, não sendo notada qualquer avaria, rombo ou ruptura da soldagem do chapeamento; foram examinados cuidadosamente os eixos-propulsores, buchas e hélices, o leme e a parte de ré, nada sendo encontrado de anormal (fls. 25/27).

Respondendo aos quesitos formulados, o perito apreciou os depoimentos do inquérito e os assentamentos dos diários; apontou contradições, concluindo que, embora não precisasse a causa do afundamento, podia dizer, por via de consequência, que ocorreria pela abertura das válvulas de alagamento (se é que existiam) ou pelo seccionamento das canalizações da circulação dos motores e da rede de incêndio, ou ambas; que para a água atingir o estrado da casa dos motores em quinze minutos, seria necessário uma abertura com a área de cento e vinte centímetros quadrados.

Em uma hora e trinta e sete minutos, tanto quanto somam os tempos dos cinco mergulhos dos escafandristas, não seria possível um exame minucioso de todo o casco, para apreciar um rasgo que tivesse a área estimada pelo perito, principalmente se fôsse ao longo da soldagem dos topos do chapeamento do costado.

Na ausência de prova plena quanto à causa determinante do alagamento provocando o emborcamento, não provada igualmente a imputação, o acidente deve ser equiparado aos resultantes de caso fortuito e o processo mandado arquivar, isentando-se de culpa os representados.

Do exposto e por tudo o que dos autos se conclui:

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, em votação unânime dos presentes: a) quanto à natureza e extensão do acidente: alagamento e socôbro; perda de corpo e faculdade; b) quanto à causa: indeterminada, se bem que a tripulação dissesse haver o casco batido em obstáculo submerso não identificado; c) conseqüentemente, julgar o acidente equiparado aos resultantes de caso fortuito e mandar arquivar o processo, isentando de culpa os representados, por não provada a imputação. Custas pelas autoras. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 7 de outubro de 1958. — *José Espíndola*, almirante-de-esquadra, presidente — *Francisco José da Rocha*, relator — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva*. Fui presente: *Eduardo Maya Fereira*, 1.º adjunto-de-procurador.