

Processo n.º 2.655

ACÓRDÃO

Água aberta e varação na praia. Sendo a causa determinante do acidente um vício oculto, fortuito é o acidente, impõe-se o arquivamento do processo.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, dêles consta que o navio nacional «GUARARA», inscrito no porto de Santos, sob o n.º 4.355, pertencente à Companhia Internacional de Transportes Ltda., comandado pelo 1.º piloto Silvio Rodrigues Silva, deixou o porto de Imbituba no dia 7 de junho de 1954, transportando 650 toneladas de carvão com destino ao Rio de Janeiro.

No mesmo dia, às 18 horas, verificou-se água aberta pelo costado, na altura da casa de máquinas, a bombordo, quando o navio se encontrava na altura do farolete da ilha Coral.

Providenciada a passagem da camisa de colisão, e, acionadas as bombas de esgoto, não foi possível conter o volume da água que invadia a casa de máquinas; face à situação que se agravava, foi deliberada a varação na praia mais próxima, em Pântano do Sul, ilha de Santa Catarina, às 20,30 horas, do mesmo dia, sendo o navio abandonado, sem esperança de salvamento.

O processo está devidamente instruído com a documentação de fls. e fls., destacando-se: depoimentos; diários de navegação e de máquinas; vistoria do Bureau Veritas; registro de propriedade marítima; vistorias em seco e flutuando, fornecidas pela Capitania dos Portos do Estado de São Paulo; manifesto da carga.

Dos autos têm-se que a água aberta se pronunciou no costado de bombordo à ré, na altura do estrado da praça de máquinas, e o porão número três, atrás do tanque de óleo combustível, lugar de acesso pessoal impossível.

O encarregado do inquérito concluiu o relatório atribuindo o acidente à força maior.

Remetidos os autos ao Tribunal, a Procuradoria opinou pelo arquivamento do processo. O Tribunal em sessão de 28-4-55, converteu o julgamento em diligência; cumprida esta, a Procuradoria insistiu no seu parecer pelo arquivamento. O Tribunal em sessão de 16-12-58, indeferiu o arquivamento, determinando a volta dos autos à Procuradoria para que oferecesse representação contra o armador e o capitão do navio, pelos seguintes fundamentos e razões:

«contra o armador, por não manter o navio em bom estado de conservação; não proceder aos necessários reparos; permitir que o navio trafegasse em precárias condições de segurança, no que diz respeito à estrutura do casco, e falta de fiscalização, quanto ao estado do material;»

«contra o comandante, por não ter inspecionado o navio e denunciado o mau estado de conservação; sobrecarga, de acôrdo com os dados existentes nos autos. (fls. 127 e 127-v).

Cumpridas as finalidades legais, a empresa representada ofereceu a defesa de fls. 140 a 142. A empresa seguradora ingressou nos autos como assistente da Procuradoria, juntando as razões de fls. 144 a 148 e documentos. O segundo representado ofereceu como defesa as razões de fls. 159 a 162.

Isto pôsto:

Considerando que o navio «GUARARÁ», construído em 1919, constituindo uma temeridade a afirmação de que pudesse estar em estado de conservação ideal para a navegação, e que somente em um país como o nosso, carente de navegação mercante, poderia estar no uso pleno de operações, o que só se deve ao arrôjo de nossos homens do mar e ao espírito patriótico de algumas empresas de navegação;

Considerando que os armadores, não dispondo muitas vezes, de estaleiros e pessoal técnico, têm de confiar nos laudos das vistorias do Bureau Veritas e das Capitánias de Portos, únicos capazes e garantidores do bom estado de segurança e navegabilidade dos navios;

Considerando que, extravasa da competência técnica do capitão, saber se o navio está em condições satisfatórias de navegação, mormente quando isto se refere às obras vivas do casco;

Considerando que, se sobrecarga houve, na espécie não constituiu causa determinante do acidente e, no máximo, poderia ser uma infração do Regulamento das Capitánias;

Considerando que o aluimento da chapa de bombordo se deu atrás do tanque de óleo combustível, em lugar de acesso pessoal difícil, escapando, conseqüentemente, à diligência ordinária;

Considerando, ainda, que é tão lógico atribuir-se o acidente a vício oculto, que a empresa seguradora, nas razões de fls. 146, não conseguiu furtar-se a esta afirmativa: «chegamos à conclusão lógica de ter sido a água aberta do «GUARARÁ» conseqüência direta de vício próprio do navio;

Considerando a impossibilidade de determinar a localização do furo no costado, este só poderia ser vício oculto;

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por maioria: a) quanto à natureza e extensão do acidente: água aberta e variação da costa; abandono; perda de corpo e faculdades; b) quanto à causa determinante: furo no costado, nas obras vivas, resultante de vício oculto; c) julgar o acidente resultante de fortuna de mar e mandar arquivar o processo, exculpando os representados; vencidos os votos dos juizes

relator e Gerson Rocha da Cruz; o primeiro responsabilizava o armador e o capitão, e, o segundo, apenas o armador, exculpando o capitão. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1960. (Ass.) *Paulo Mário da Cunha Rodrigues*, almirante-presidente — *Alvaro Cezar Beduschi*, relator — Foi voto vencedor o do juiz *Francisco José da Rocha* — *Paulo Mário da Cunha Rodrigues*, almirante-presidente — *João Stoll Gonçalves* — *Gerson Rocha da Cruz* — Voto vencido — *Alberto Epaminondas de Souza*. Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2.º adjunto-de-procurador.

PROCESSO n.º 2.655

Justificação de voto

Fui vencido no julgamento do presente processo, pois condenava à pena de multa de Cr\$ 5 000,00 (cinco mil cruzeiros) e de Cr\$ 2 000,00 (dois mil cruzeiros), respectivamente, a armadora e o capitão.

Entendi, como entendo, que o navio estava em mau estado. Os depoimentos comprovam-no, sem dúvida. Embora as vistorias estivessem em dia, não há como desprezar o estado real dos compartimentos, onde caixões de cimento atestavam graves deficiências. Aceitar tais recursos como perfeitas condições de navegabilidade é adotar artifícios de emergência como reparos técnicos definitivos.

Os armadores têm obrigação de manter as suas frotas nas melhores condições de conservação e funcionamento. Argüir que os armadores não podem adivinhar, por não serem técnicos e não vivem a bordo, a real situação dos navios, é reconhecer-lhes um alheamento comprometedor. Ninguém mais do que o proprietário — no caso o armador — tem direito e dever de manter a sua frota em permanente bom estado. É, ainda do interesse fundamental cuidar do material de sua propriedade.

Julguei o capitão culpado pela sobrecarga, uma vez que os elementos constantes dos autos revelam esta irregularidade.

Embora a sobrecarga não pudesse ter nexos com o acidente, neste caso ela me pareceu ponderável.

Incumbe ao capitão conhecer o seu navio nos menores detalhes, máxime no que possa afetar a sua segurança.

Assim, considere culpados os representados: Empresa Internacional de Transportes Ltda., *Silvio Rodrigues da Silva*, e lhes aplicava as penas de cinco mil cruzeiros (Cr\$ 5.000,00) e dois mil cruzeiros (Cr\$ 2.000,00) respectivamente.

Antônio Mendes Braz da Silva, relator do processo