

PROCESSO N° 4 737

ACÓRDÃO

Água aberta, varação no litoral e conseqüente naufrágio. Perda total. Embarcação em mau estado. Falta de mais eficientes medidas que poderiam ter evitado o acidente. Responsabilidade do armador e mestre. Negligência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os autos.

No dia 30 de setembro de 1963, o iate a motor "Norma", com água aberta, varou na praia, no litoral do Estado de Sergipe e naufragou, resultando a perda total de corpo e faculdades.

Pertencia a embarcação à Empresa Fluvial Marítima S/S., e era registrada neste Tribunal sob o número 286. Móvel a motor de 400 HP, casco de aço e monoélice, sua construção datava de 1937. Possuía as seguintes características: comprimento 46,5 metros, boca 9,45, pontal 2,40 e arqueação bruta 397,66 toneladas. Mestrado na ocasião por Arivaldo Vieira dos Santos, mestre de pequena cabotagem.

Navegava para o sul, conduzindo sal a granel, destinado a Santos, no total de 420 toneladas, embarcado no porto de Macau pela Cia. Comércio e Navegação e à mesma consignado. Carga devidamente segurada.

De conformidade com o apurado no inquérito o iate navegava com mar calmo e tempo bom, demandando o porto de Aracaju, a fim de cumprir a escala determinada, quando, às 20 horas do dia 30, ao passar o quarto, feita a sondagem, como de praxe, a sonda acusou 26 polegadas de água no porão nº 2. Estava já ao sul da barra do rio São Francisco do Norte.

Postas as bombas em funcionamento, não deram vazão, crescendo a água cada vez mais de volume, em vista do que deliberou o mestre tomar a direção da praia, varando a embarcação às 21,20 horas.

Em tais condições, ficou o iate exposto às arrebentações da costa, e antes da meia-noite fraturou-se a quilha, podendo a essa hora já ser considerada perdida. Ao clarear do dia primeiro de outubro foi abandonada, sendo salvos "poucos objetos de uso pessoal, perdendo-se roupas, correspondência, documentos, inclusive diários de navegação e de máquinas", como disse o mestre na sua comunicação à Capitania (fls. 10).

Fôra o iate vistoriado em seco, no porto de Aracaju, no dia 2 de abril de 1962, estando portanto dentro do prazo.

Mas no dia 8 de abril de 1963, submetido à nova vistoria, no porto de Natal, várias exigências foram feitas, e entre elas as de substituir as chapas de fundo localizadas entre as cavernas 7ª e 16ª do porão nº 1, as cavernas 7ª 8ª e 9ª de BE e a 3ª e 5ª de bombordo do porão nº 2; as chapas entre a 11ª e 12ª cavernas a boreste, do porão nº 2, e as chapas entre a 3ª e 4ª cavernas do porão nº 2. Estas exigências estavam incluídas entre inúmeras outras que constituíam os 59 itens do termo de fls. 31, 31v e 32, devendo serem cumpridas tão logo chegasse o iate ao porto do Rio, onde deveria ser docado.

Neste porto cumpriu grande parte das exigências, menos aquelas, sendo pela Capitania, em 22-7-63, dada permissão para que o iate fizesse uma viagem Rio-Macau-Rio, com escalas, devendo ser docado no regresso (fls. 32v).

Estranham os peritos, que nada puderam constatar por encontrarem o iate encalhado e alquebrado sobre um banco na praia de Pirambu, e o encarregado do inquérito, não ter o mestre passado a camisa de colisão, pois que estava localizado o veio d'água, que era no porão nº 2, providência que possibilitaria alcançar o porto de Aracaju, considerando o mestre comprometido.

Edital expedido.

A Procuradoria (2º adjunto — Gilberto Goulart de Barros) requereu o arquivamento.

Em sessão de 20 de agosto de 1964, porém, ao ser julgado, o Tribunal indeferiu a promoção e mandou representar contra a empresa proprietária e o mestre, porque o acidente foi ocasionado pelo mau estado da embarcação, por isso que reparos fundamentais para a sua

segurança e não executados havia sido determinados anteriormente pela comissão de vistorias, reparos êsses que consistiam na sua maior parte em substituição de chapas e cavernas da região em que se deu a água aberta.

Contra o armador porque não tomou as providências cabíveis na espécie. Contra o mestre por transigir com êle e ainda por omitir-se, deixando de usar a camisa de colisão, meio útil e disponível que permitiria conduzir o barco até o porto.

Citada, não se defendeu a proprietária, recebendo o patrocínio de advogado-de-ofício (dr. Mauricio Barreto Dantas). Razões de fls.

O mestre, não encontrado no enderêço, foi citado por edital, igualmente sendo defendido por advogado-de-ofício (dr. José Nevarés). Razões de fls. e fls., alegando principalmente que, em se tratando de reparos substanciais, devem ser da exclusiva competência do armador e não do mestre.

Fôlhas de antecedentes negativas.

Do exposto se verifica que não estava mesmo a embarcação em boas condições de navegabilidade.

Uma série enorme de reparos havia sido exigida pela autoridade, sem entretanto ser levada em consideração pelo proprietário.

E quase todos os reparos estavam em íntima relação com o acidente, pôsto que se tratava de substituir várias chapas e cavernas dos porões ns. 1 e 2, justamente onde se verificou a água aberta.

Não há, portanto, como exonerar o proprietário, que estava na obrigação de manter a embarcação em perfeitas condições de navegabilidade, mesmo que nenhuma imposição lhe fôsse feita.

Da mesma forma o mestre não podia transigir com o proprietário na prática da irregularidade, não se podendo admitir que ignorasse o estado do navio.

Estava no dever de exigir que as obras essenciais fôsem realizadas, de maneira a assegurar boas condições à carena.

Também não tomou, na emergência do acidente, as providências que devia, como, por exemplo, passar a camisa de colisão, o que, sem dúvida, teria tornado possível salvar o navio e sua carga.

Por êsses motivos, e pelo que mais dos autos consta, acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por maioria: a) — quanto à natureza e extensão do acidente: água aberta, varação e naufrágio; perda total de corpo e faculdades; prejuízos não avaliados; b) — quanto à causa determinante: mau estado da carena; c) — julgar culpados os representados Empresa Fluvial Marítima S/A. e o mestre de pequena cabotagem Arivaldo Vieira dos Santos, impondo a primeira a multa de duzentos mil cruzeiros (Cr\$ 200.000), ao segundo, a de vinte mil cruzeiros (Cr\$ 20.000), como incursos na letra "i" do art. 124 da Lei número 2180 de 1954. Custas proporcionais. O mestre foi condenado pelo voto de desempate do exmo. juiz-presidente, que era absolvido pelos exmos. juizes Alberto Epaminondas de Souza, Jorge Gomes e Mário Rebello de Mendonça que também absolvía a proprietária. — P.C.R. — Rio de Janeiro, em 12 de julho de 1966. — *José Moreira Maia*, almirante-de-esquadra, juiz-presidente — *Gerson Rocha da Cruz*, relator — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva* — *Mário Rebello de Mendonça* — *Jorge Gomes* — *Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello*.

Fui presente: *Gilberto Goulart de Barros*, 2º adjunto-de-procurador.