

## PROCESSO N.º 2.170

## ACÓRDÃO

*Excesso de carregamento com relação ao peso indicado no título de inscrição. Representação contra o capitão e isenção do armador. Conceito das culpas funcionais de um e outro.*

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Refere-se o presente processo ao naufrágio do iate-a-motor "Acácia", ao sul de Itapoã (Vitória), em 27 de agosto de 1951. Redistribuído em 30-1-1958.

Trata-se de uma embarcação de madeira, de comprimento — 29 m — boca 5,95 m — pontal 2,48 m — tb 101,82 — tl 54,30. Peso máximo de carga 121.427 kg. Proprietário: Zilma Mendes. Capitão: mestre-de-pequena-cabotagem Antônio José de Azevedo.

Segundo o protesto e depoimentos, o acidente ocorreu nas seguintes circunstâncias: saíra o iate de Vitória, com destino ao Rio de Janeiro, no dia 27, às 16 horas; navegou sem novidade até a altura dos Pacotes quando, às 16,30 horas, o 1.º maquinista comunicou que havia muita água na casa do motor. Foram usadas a bomba centrífuga, baldes e latas, ao mesmo tempo que se arribava a Vitória; mas como o volume d'água não diminuísse e já escurecia, procurou o mestre descer mais para o sul, uma vez que devia, para arribar, passar em local perigoso, devido aos arrecifes. Tentou, assim, vencer a Ponta de Itapoã e, abrigar-se, mas a invasão que

a princípio pareceu ceder, voltou a tomar impulso e a embarcação começou a submergir, até que, às 23 horas, passou a tripulação para um bote.

Acrescenta o mestre, que não varou o navio com receio de colidir com algumas das pedras existentes próximo à praia e que o iate navegava cerca de 1/2 milha dos arrecifes de Itapoã. E mais: à saída, o iate estava estanque, apenas com alguma água, natural em navios de madeira. O carregamento constava de madeira em pranchões serrada e vergalhões de ferro no porão e no convés, além de tambores vazios. Atribui o sinistro a ter largado algum topo devido ao forte vento de leste e mar de grandes vagas.

O 3.º motorista, que estava de serviço, disse que não conseguiu localizar a entrada d'água. Que a água começou a subir, só sendo abandonado o iate quando se achava o convés alagado. No mesmo sentido falaram o 1.º motorista e um marinheiro.

Todos os depoimentos reafirmam a boa estivação da carga e acrescentam que o navio não bateu em nenhum obstáculo.

Junto aos autos estão o manifesto: 2.493 volumes (788 pranchões, 1.024 amarrados de vergalhões e 382 tambores de ferro vazios. Pêso total 169.338 kg.).

O encarregado do inquérito concluiu pela força maior e diz: "O naufrágio deve ser atribuído a se ter largado algum topo, ou mesmo alguma tábuca do fundo, pois a carga de ferro de qualquer espécie embarcada em navios de madeira, exerce grande esforço, possivelmente resultando alquebrar a embarcação e assim desprezando os topos. Atendendo a que os lates de madeira geralmente têm pequeno comprimento e quando a proa sobe na crista da vaga a pópa também sobe em outra, resultando daí que a parte central fica no cavado e o esforço da carga concentra-se nêsse ponto, podendo ocasionar o alquebramento".

A pedido da Procuradoria, foram juntos informes sobre o estado do tempo (vento n.º 6,7 e 7,2, às 21 horas, nada dizendo a certidão sobre o estado do mar) e vistorias regulamentares. Representou a Procuradoria contra a firma proprietária e o mestre. Contra ambos, porque a embarcação transportava um excesso de carga de 40 toneladas, além de estarem as vistorias vencidas. A em sêco vencida um mês antes do sinistro e a flutuando vencida em 18 de agosto de 1951, isto é, 9 dias antes do mesmo sinistro. Defenderam-se as partes por seus advogados.

Juntou a proprietária cópia fotostática da prorrogação do prazo da vistoria em sêco (a única vencida), por mais 45 dias a contar de 26 de julho de 1951. Quanto à acusação de sobrecarga, verifica-se que, segundo o termo de inscrição, o iate podia carregar até... 121.425 kg. (pêso da carga) e pelo manifesto de fls., o carregamento pesava 169.338 kg.

Defendeu-se o armador refutando o vencimento do prazo das vistorias. Juntou certidão que prova a prorrogação por mais 45 dias, isto é até 10 de setembro. Refuta, outrossim, a responsabilidade da armadora e repele o excesso de carregamento.

1 — Quanto à responsabilidade do armador em relação ao eventual excesso de carregamento, é inegável que ao capitão é que incumbem as medidas de arrumação e outras para a segurança da embarcação. Esse princípio decorre não propriamente da lei comercial, que substitui sistematicamente a pessoa do transportador pela do capitão, em todas as operações de fretamento. É assim por um quase eufemismo, que figura o capitão nas obrigações do dono do navio.

Mas sucede que, com a evolução que oferece o transporte com a distribuição de funções por motivos que é óbvio enumerar, distribuição essa de responsabilidades e encargos que já atingiu até a matéria de direito privado, como seja a distinção das culpas náuticas e comerciais, não é mais possível confundir as de ordem técnicas, precípua do capitão, com aquelas de mera exploração comercial, em regra entregues aos agentes de terra ou ao próprio armador. Essas funções se distinguem particularmente e consequentemente das responsabilidades: o armador, por si e seus agentes, em aliciar a carga e manter o navio em bom estado de navegabilidade, em todos os seus aspectos. Aos técnicos ou profissionais, cabem zelar pelas possibilidades ou melhor pela "segurança" da embarcação, para realizar a operação que lhes é proposta. Sômente eles, em princípio, podem julgar nesse terreno. É essa sua obrigação inalienável, como conhecedores que devem ser daquelas condições. Não se pode alegar a responsabilidade senão a culpa aquiliana, como é a da convenção de Bruxelas e da jurisprudência quanto à estivação, e como sem dúvida é do nosso Código.

Nem podia ser de outra forma no terreno funcional: do contrário seria exigir dos nossos administradores conhecimentos que lhes escapam e que sômente estão ao alcance de profissionais ou técnicos.

Inegavelmente, essa distinção não vai a ponto de consignar a irresponsabilidade absoluta do dono do navio, armador, arrendatário ou agente, quando concorrem para a aprovação daquelas condições de segurança. Sem alijar a responsabilidade do capitão, eles também a terão quando provado que, cientes do perigo, nêle insistem ou levam o capitão a enfrentá-lo. Mas não vai isso ao ponto de responsabilizar os leigos, aquêles que desconhecem a técnica, por atos ou fatos que escapam ao seu conhecimento.

O princípio rígido a defender é, pois, o da distinção dessas funções e responsabilidades, de forma a evitar a sua confusão, transposição ou partilha, o que levaria a resultados desconcertantes e injustos.

Conhecendo do manifesto, é ao capitão que incumbe aceitar ou recusar o carregamento. Se constatar ou lhe parecer que este, por sua qualidade ou peso, põe em risco o navio, dá-lhe a lei o direito de recusar-se à viagem.

Assim é, e deve ser no terreno da apuração das responsabilidades, como ora faz este Tribunal: órgão técnico julgador do proceder profissional.

Não provada a interferência da armadora representada no proceder do capitão, é de se admitir a sua irresponsabilidade funcional no sinistro, e mesmo a indireta na espécie.

2 — Em relação ao capitão, é improcedente a sua alegação de não ter dirigido o carregamento, que foi feito pela estiva do porto, para assim exculpar-se. O fundamento de sua culpa está exposto no inciso anterior. Era seu dever cumprir o que indica o título de inscrição, quando determina o peso máximo da carga que podia transportar. Pouco importa se verificou a linha da carga (e que não provou aliás). Foi imprudente e negligente não cumprindo o que mandam as leis e regulamentos, não bastassem os imperativos que decorrem de sua função, como responsável pela segurança do navio, naquilo que estava em suas atribuições e lhe era possível prever.

3 — Em suas razões de defesa, pretende a armadora que existe uma confusão do dr. procurador, entre as tonelagens de arqueação e a de peso da carga. A acusação não faz essa confusão: limitou-se

ao peso que não podia ultrapassar de 121.427 kg., quando o navio carregava, sem dúvida, 169.338 kg. O excesso de 47.911 kg., foi grave infração, capaz de provocar aquilo a que os depoimentos se referem e o relatório do inquérito admitiu: o largar algum tópo ou tábuas do fundo, "pois a carga de ferro em navio de madeira exerce grande esforço, possivelmente resultando alquebrar a embarcação". Navio estanke no início da viagem, bastava que apanhasse algum mar para que sua estrutura sofresse as consequências de estivação excessiva. A conclusão não se baseia em simples presunção; é indício seguro que em nada contraria as lições da técnica, da experiência e da prudência, consubstanciadas no que exigiam a inscrição e pela arqueação feita pela autoridade que, sem dúvida, ao fixar o peso máximo da carga, não descuram das condições do iate.

### 3 — Sob êsses fundamentos.

Acordam os juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: naufrágio com perda total do navio e seu carregamento; b) quanto à causa determinante: excesso de peso da carga que afetou a estrutura da embarcação; c) considerar como responsável o representado, mestre Antônio José de Azevedo, por imprudência e negligência e, assim, incurso na letra "i", do art. 124, da lei n.º 2.180 de 1954, impondo-lhe a pena de Cr\$ 5.000,00 de multa. Isentar de culpa a armadora Zilma Mendes. — P.C.R. — Rio de Janeiro, 29 de maio de 1958. *José Espíndola*, almirante-de-esquadra, presidente — *João Stoll Gonçalves*, relator — *Carlos Lafayette Bezerra de Miranda* — *Francisco José da Rocha* — *Gerson Rocha da Cruz* — *Alberto Epaminondas de Souza* — *Antônio Mendes Braz da Silva*. Fui presente: *Eduardo Maya Ferreira*, 1.º adjunto-de-procurador.