
PROCESSO Nº 10.329

ACÓRDÃO

Naufrágio do mercante brasileiro "MANSUR SIMÃO". Desaparecimento de 20 tripulantes. Navio embarcando água possivelmente pelas tampas de escotilha. Representação improcedente. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

O processo trata do naufrágio do mercante brasileiro "MANSUR SIMÃO", de propriedade de Navegação Mansur Ltda.

O navio teria naufragado às 04:30 h, do dia 03/07/1979, próximo à posição 32° 34' S e 51° 34' W. Em consequência do naufrágio, desapareceram 20 dos 21 tripulantes.

Na manhã do dia 04 de julho de 1979, o único sobrevivente, o Carvoeiro Valter Almeida Junior, foi recolhido pelo B/P "SANTA ROSA".

O N/M MANSUR SIMÃO" viajava do porto de Necochea, Argentina, com destino a Salvador, transportando uma carga de trigo a granel. Ao deixar o porto de origem, navegou sob mau tempo, com mar de proa.

Na manhã de 03/04/79, cerca das 04:30 h, o único sobrevivente foi acordado por um colega, sendo informado que o navio estava afundando. Subiu ao convés para verificar qual a situação e, após constatar que o navio estava realmente naufragando, voltou ao camarote, para arrumar seus pertences em mala, regressando ao convés; ali chegando, recebeu ordens do Eletricista para ir à praça-de-máquinas apanhar óleo diesel para abastecer o tanque de óleo da baleeira. Nesta ocasião, os demais tripulantes tentavam providenciar uns gêneros alimentícios e água mineral e, ao mesmo tempo, procuravam arriar a baleeira.

Durante o Inquérito, foram tomados depoimentos das seguintes testemunhas:

– Valter Almeida Junior, que era Carvoeiro exercendo as funções de Foguista; foi o único sobrevivente do acidente e do seu depoimento depreende-se o que acabou de ser relatado.

– Manoel da Costa Santos era o Patrão-de-Pesca do barco "SANTA ROSA", que recolheu o naufrago e a balsa em que se encontrava.

– Ety Jorge Pepino de Aguiar, Conferente-Chefe do Porto do Rio Grande; seu depoimento se prende à faina de carregamento de grãos, que assistiu, do mesmo navio, em algumas oportunidades.

– Alceu Mariano de Melo Souza, Diretor Industrial do Estaleiro Sô S/A; seu depoimento dá informações sobre o projeto do navio e algumas características da construção.

– Otávio Ricardo de Lima, Mestre-de-Pequena-Cabotagem, que exercia suas funções a bordo do navio "MANSUR SIMÃO" e que desembarcou na viagem para o Sul, em Porto Alegre, porque precisava efetuar tratamento de saúde.

Há cópias de alguns documentos do navio, juntadas aos autos.

Há um laudo de Exame Pericial, às fls. 33/34, efetutado por Peritos da Capitania dos Portos do Estado do Rio Grande do Sul, no navio "IRMAN-SUR", da mesma classe que o navio naufragado. Analisando o "IRMANSUR", os Peritos concluem que:

- houve impropriedade da embarcação para o serviço em que estava sendo empregada;

- quanto às tampas dos porões, tem sido observada infiltração de água nos navios da mesma classe;

- houve má estivação da carga.

Esta última conclusão os Peritos tiram baseados no depoimento do Carvoeiro sobrevivente.

No dia 16/07/79, houve uma comissão de Peritos que compareceu a Tramandaí, para tentar identificar alguns destroços que haviam dado à praia. Entre outros, havia engradados de madeira, garrafas de bebidas alcoólicas, embalagem de leite (de papelão) etc. Os destroços não puderam ser identificados como pertencentes ao navio.

Consta do Inquérito uma cópia do Relatório de Socorro do Rebocador "TRITÃO" da Marinha de Guerra, embarcação que recebeu o naufrago do barco-de-pesca que o havia recolhido, a balsa inflável no qual este se encontrava e permaneceu na área efetuando outras buscas, de acordo com um padrão descrito no Relatório, e nada encontrou: nem naufragos, nem destroços.

O Encarregado do Inquérito declara que o "MANSUR SIMÃO" naufragou devido ao forte temporal, que assolava a região Sul, e, possivelmente, aliado à má estivação da carga e impropriedade da embarcação para o serviço em que estava sendo empregada. Declara que o acidente decorreu devido ao mau tempo e à má estivação da carga.

Faz, também, o Encarregado, uma série de considerações sobre o abandono do navio.

No Despacho, o Capitão dos Portos declara que leu atentamente o Inquérito, concorda com as conclusões de seu Encarregado e tece uma série de recomendações sobre o abandono.

A Procuradoria requereu as folhas de antecedentes da Armadora e de Ivan da Silva Nunes, as quais constam de fls. 58 e 59. A Armadora tem três condenações, ao passo que o outro não consta do "Livro Rol de Culpados".

A Procuradoria requereu o arquivamento a 08/04/80. A 26/06/80, deu entrada no Protocolo do Tribunal a representação das partes:

– Jordelino José da Silva e Julia Figueira da Silva, pais de Marival Figueira da Silva.

– Francisca das Chagas Santos Soeiro, viúva de Francisco Trindade Soeiro.

– Maria Gonçalves Lima, viúva de Raimundo Lima.

– Helia da Silva Pimentel Gama, viúva de Raimundo Gama.

A representação é contra o Armador Navegação Mansur Ltda, e contra o Construtor do Navio Estaleiro Só S/A.

Aberta vista à Procuradoria, esta afirma que nada tinha a opor.

A Representação de parte estabelece, inicialmente, a legitimidade de interesse dos representantes, em vista do parentesco com alguns tripulantes desaparecidos. Em seguida, a representação relaciona os motivos básicos pelos quais imputam os Representados culpa pelo evento:

– utilização inadequada da embarcação para transporte de carga a granel;

– má estivagem desta mercadoria;

– infiltração da água do mar pelas tampas dos porões.

Os dois primeiros motivos se relacionam com a responsabilidade do Armador, ao passo que, o terceiro, vincula Armador e Construtor como co-responsáveis.

A representação de parte afirma que a 1ª Representada está incurso nas letras "a", "c" e "e" do Art. 15, Lei nº 2180/54 e a 2ª na letra "b", do Art. 14, da mesma lei.

A Representação foi recebida a 22/07/80, os representados foram citados e se defenderam pelas razões de fls e fls.

À fl. 94, Idalina Tavares Ramos Rocha, viúva do Imediato Antonio Carlos Rocha, requereu seu ingresso nos autos, na condição de Assistente dos representantes. Ouvida a Douta Procuradoria, esta declara nada ter a opor, tendo Idalina sido admitida no feito na forma que requereu.

Durante a Instrução, houve grande número de provas juntadas, tanto pelas defesas quanto pelos representantes.

Foram requeridas tomadas de depoimentos, sendo algumas indeferidas por se tratarem de testemunhas já ouvidas na fase de inquérito. Outros foram ouvidos em Audiência no Tribunal e, algumas, por delegação, na Capitania dos Portos, em Rio Grande.

Em Alegações Finais, todas as partes se reportaram. A defesa da Armadora apresenta uma preliminar alegando que a representação de parte foi apresentada fora do prazo. Segundo esta preliminar, a representação deveria ter entrado no Protocolo do Tribunal no máximo 210 dias após o acidente, o que não aconteceu.

Não é de ser deferida a preliminar levantada pela defesa da Armadora a fls. 506. Diz a Preliminar que a Representação é intempestiva, porque o § 1º, item III, Art. 41, da Lei nº 2180/54, dá o prazo de 210 dias para que a Representação desse entrada no Protocolo do Tribunal. A defesa, em suas alegações de fls. declara que este prazo terminaria a 03/02/80 e a Representação só foi protocolada a 20/06/80.

Acontece, porém, que a Lei, no § 2º do item III, do mesmo artigo, permite que o Processo seja iniciado por representação de parte, quando a promoção da Procuradoria for pelo arquivamento, e foi justamente de acordo com este dispositivo que a Representação foi recebida.

Nas condições acima, o Tribunal foi de opinião que não deveria deferir a Preliminar, uma vez que os representantes entraram com a promoção de acordo com a prática empregada no Tribunal, há muitos anos, que os autorizava a agir como fizeram. Nestas condições, a Representação de Parte foi formulada tempestivamente, sendo de justiça indeferir a Preliminar.

A defesa da Armadora declara que a carga foi corretamente estivada, o que foi verificado por autoridade competente no porto de embarque. Para provar sua afirmação junta um documento em língua estrangeira, fls. 104/105, do qual apresenta a tradução em data posterior.

Diz, ainda a defesa, que o depoimento das testemunhas não destrói a prova documental e, além, do mais, que a navegação na zona em que estava o "MANSUR SIMÃO" é arriscada, e o tempo sujeito a instabilidade com mar freqüentemente revolto. Assim sendo, para apreciar devidamente a causa do naufrágio, é preciso estabelecer, exatamente, qual a situação que enfrentava o navio na ocasião.

A defesa junta outros documentos, referentes às condições de carga do navio, e alguns requerimentos da Ebim S/A Indústria Naval.

A defesa do Estaleiro Só analisa a representação, declara que é indispensável que o acusador faça prova da relação de causa e efeito, de modo a comprovar seu comportamento ilegal. A defesa passa a analisar os diferentes estágios da construção de uma navio, desde a elaboração do projeto, a fiscalização, etc. Declara que o navio foi construído conforme os preceitos legais usuais no Brasil, foi entregue e foi ultrapassado o período de garantia, sem qualquer problema.

As diversas provas juntadas na instrução foram feitas tanto pelos autores quanto pelas defesas. Há vários recortes de jornais, cópias de recomendações da IMCO, cópias de Acórdãos do Tribunal sobre acidentes com navios da mesma classe, cartas trocadas com diferentes entidades, etc.

Houve depoimentos, tomados por delegação ao Capitão dos Portos do Estado do Rio Grande do Sul e, também, alguns ouvidos em Audiência de Instrução no Tribunal.

Entre os documentos existentes há uma carta do Bureau Veritas, fls. 198/199, declarando que, aquela Sociedade Classificadora, classificou o "MANSUR SIMÃO" e outros nove navios da série e, ainda, que os Certificados de Classificação do "MANSUR SIMÃO" perderam a validade em 31/01/78, por falta de realização das vistorias flutuando regulamentares e, também, porque deveriam ser cumpridas algumas exigências, tais como substituição da madre do leme, e outros requisitos:

- recondicionar a área de vedação das tampas de escotilha, reparando danos decorrentes de avarais causadas por operação de carregamento e descarga;
- melhorar sistemas de drenagem das tampas de escotilhas;
- substituir todas as juntas de vedação das tampas de escotilhas, que estejam danificadas ou apresentem deformações.

As exigências acima e outras foram apresentadas pela Sociedade Classificadora, por carta de 27/11/78, endereçada ao Armador do "MANSUR SIMÃO", a outros Armadores de navios Irmãos, à SUNAMAM e aos Estaleiros Construtores (fls. 200/201).

Consta, também, uma Carta da SUNAMAM, fls. 217, assinada pelo Diretor de Engenharia, relatando as providências que estavam sendo tomadas pela SUNAMAM, Armadores, Estaleiros Construtores, Firma Projetista, Fornecedores das Tampas de Escotilha e Sociedade Classificadora, desde o final de 1978, no sentido de sanar deficiência de vedação. Ficou decidido que deveriam ser implantadas braçolas externas de escotilha.

Na mesma correspondência, o Diretor de Engenharia da SUNAMAM informa que seria feita a primeira instalação, em caráter experimental, exatamente no N/M "MANSUR SIMÃO". Informa, ainda, que o Lloyd Register Of Shipping, de Londres, foi contratado para estudar as causas da deficiência. O estudo foi entregue em abril de 1980 e atestou não haver incompatibilidade estrutural entre as tampas de escotilha e o convés.

Entre os documentos, constam, também, algumas cópias de Acórdãos de Processos deste Tribunal, entre eles os seguintes:

PROCESSO 9857, acidente a 31/07/78 com o N/M "MANSUR SIMÃO": embarque de água pelas escotilhas, que prejudicou a carga e causou a arribada. O Armador foi julgado responsável e condenado. O Acórdão declara que o Armador tem obrigação de remover com urgência este defeito.

PROCESSO 10221, acidente a 08/07/79 com o N/M "MIRO": arribada em virtude de entrada de água pela escotilha no porão nº 2. O Tribunal Marítimo considerou que o Armador sabia do defeito do navio e assumiu o risco; foi considerado responsável e condenado.

PROCESSO 9249, acidente a 07/05/77 com o N/M "IRMANSUR": alagamento parcial do porão nº 3; o navio estava sob garantia do Construtor, Estaleiro Só, o qual foi considerado culpado e condenado.

A defesa do Estaleiro Só S/A requereu e juntou, fls. 279/368, vários documentos, tais como o CAR VI da C.I.S.V.H.M. (1960) referente a transporte de carga a granel, "Introdução ao Código da Prática Segura para Cargas Sólidas a Granel", elaborada pela IMCO, trechos de livros de Arte Naval e de Arquitetura Naval, etc.

Dentre as testemunhas ouvidas em audiência no Tribunal Marítimo, constam um Jornalista do Jornal do Brasil, que efetuou diversas coberturas sobre as condições que cercaram o acidente, a viúva e o filho do Chefe-de-Máquinas do navio, o tripulante que sobreviveu ao naufrágio e um Sócio da Armadora.

A testemunha ouvida por delegação de atribuições ao Capitão dos Portos do Estado do Rio Grande do Sul, o "Garantia" do Estaleiro Só, Jorge Daniel Arredondo Vila, que esteve embarcado no "MANSUR SIMÃO" entre 05/11/1975 e 22/03/1976, esclarece que houve pequenas infiltrações pelas tampas de escotilha no período de garantia; essa situação foi informada ao fabricante das tampas de escotilha e foi sanado o problema (fls. 235).

O depoimento do Jornalista Carlos Rangel, fls. 272, pouco esclarece, a não ser como obteve informações, que permitiram as diversas reportagens efetuadas.

O depoimento de Wagner José Magalhães Pedreira, fls. 375, filho do Chefe-de-Máquinas do "MANSUR SIMÃO", esclarece que este tripulante estava muito preocupado com a viagem que seria efetuada. Wagner declara que seu pai não desejava efetuar a viagem, sendo de opinião que o navio deveria ser docado; a opinião do pai do depoente seria decorrente da apreensão que tinha quanto ao estado das obras vivas, visto que o navio sofreu uma abalroação no Norte, em viagem anterior à que fez para a Argentina e da qual não voltou.

A esposa do Chefe-de-Máquinas, em depoimento de fls. 392, ratifica o que disse o filho. Informa que o Chefe-de-Máquinas não queria fazer a viagem e inclusive levou para casa sua roupa que estava no navio; no último instante o Chefe teria embarcado por falta de substituto. Aparentemente, o Chefe queria que o navio fosse docado para verificação das obras vivas, porque em viagem anterior, havia sido danificada pela água uma carga de cimento, na parte inferior. Como os danos foram na parte inferior da carga, o Chefe achava que a água, causadora da avaria na carga, era proveniente de avaria na carena. Esta senhora informou onde estava o tripulante sobrevivente.

O depoimento do tripulante Valter Almeida Junior está às folhas 414/418. Ele relata, com detalhes, o que aconteceu, informando, entre outras coisas, que o Chefe-de-Máquinas havia dado ordem de esgotar os porões a cada 15 minutos. Valter afirma que não era possível sondar os porões de carga e que o funcionamento da bomba de esgoto era controlado pelo pessoal da máquina. Há ainda detalhes sobre as circunstâncias em que se tentou efetuar o abandono, a completa falta de equipamentos nas baleeiras e a coincidência de sua emersão junto a uma balsa, que fora lançada n'água por um taifeiro.

Foi tentado pelo Relator ouvir o Diretor Técnico da Companhia, tendo se apresentado para a Audiência de Instrução o Sr. Farith Mansur, Diretor Superintendente, visto que a Armadora não tem Diretor Técnico. Este depoente declara que sabia que o N/M "MANSUR SIMÃO" sofrera um abalroamento na viagem anterior, mas estava informado que não houvera avarias no navio. Posteriormente, o mesmo depoente declara que o navio prosseguira viagem para Manaus, mas não está lembrado se houve necessidade de algum pequeno serviço de solda. Informou ainda que não sabia de um elevado número de acidentes com navios da mesma classe, em decorrência de infiltração de água pelas tampas do porão, a não ser de um caso de arribada ao porto de Natal.

Posteriormente, a defesa da Armadora requereu a juntada dos documentos de fls. 442/490, entre outros um recibo dos Estaleiros Plano Inclinado S/A, de Manaus, datado de 15/03/79, referente à troca de "2 pedaços de chapas de aço de 1/2" X 40 cm de largura X 60 cm de comprimento cada" (SIC).

Há, também, a tradução de documentos, fls. 447/448-V, na qual uma autoridade da República Argentina declara que "foram apresentados e aprovados os planos referentes à estabilidade e estiva da carga (arrumação da carga)" (SIC).

Consta, ainda, uma carta do Bureau Veritas, fls. 484, encaminhando um Certificado Internacional de Borda Livre válido até 30 de outubro de 1980.

Isto posto, verifica-se o seguinte:

1º) O volume de provas, documental e testemunhal, é bastante grande e não se pode deixar impressionar por ele. É preciso fazer um esforço para verificar o que está, efetivamente, comprovado.

2º) A representação acusa o Armador e o Estaleiro Construtor de:

- utilização inadequada da embarcação para transporte de carga a granel;
- má estivagem dessa mercadoria;
- infiltração de água do mar, pelas tampas dos porões.

3º) A 1ª e a 2ª acusações são improcedentes. Quanto à 1ª, verificou-se, dos documentos, que o navio foi projetado para transporte de grãos. Quanto à 2ª, verifica-se dos documentos juntados pela defesa, fls. 447/448-V, que a autoridade competente do porto de origem, vistoriou o navio e apurou os cálculos de estabilidade e a estivagem da carga.

4º) A 3ª acusação abrange o Armador e o Estaleiro Construtor. Logo de início, verifica-se que todos os nove navios da classe do "MANSUR SIMÃO" tiveram problemas na vedação das tampas de escotilha. Quem nos dá conta disto é o Diretor de Engenharia da SUNAMAM. Segundo o documento de fls. 217/218, houve uma análise do projeto, que concluiu pela compatibilidade da estrutura do navio e das tampas de escotilhas. Esta afirmação foi aceita pela SUNAMAM. Conclui-se, pois, que deve ter havido algum tipo de problema na construção, embora os autos não permitam afirmar que problema foi este. O depoimento do "Garantia" do Estaleiro nos mostra que este defeito proporcionou pequenas penetrações de água, pelas tampas das escotilhas, já na fase de garantia. Os pequenos defeitos foram sanados pelo próprio Estaleiro, naquela época. Posteriormente, os defeitos reapareceram e se ampliaram, mas não consta, dos autos, que o Estaleiro Construtor tenha sido solicitado, por quem quer que seja, para sanar esses defeitos.

O período de garantia do N/M "MANSUR SIMÃO" terminou no 1º semestre de 1976 e o naufrágio se deu mais de três anos depois.

Não parece razoável considerar culpado um Estaleiro pelo acidente que ocorreu três anos após cessar a garantia, se houve problemas, que se ampliaram com o uso dos navios, e este Estaleiro nunca foi chamado para agir neste ou naquele sentido.

5º) Resta analisar a 3ª acusação contra a Armadora. Os autos mostram que se trata de uma empresa que não age com a diligência esperada, de quem, realmente, se preocupa com os tripulantes de seus navios.

O relato do sobrevivente Valter é um verdadeiro libelo contra a Armadora, no que tange ao estado do equipamento de abandono do navio. Depreende-se dos dois depoimentos do sobrevivente (aquele na Capitania e o outro

no Tribunal) que Valter foi acordado por um colega, foi ao convés, verificou que o navio estava afundando, voltou ao camarote para arrumar suas coisas e foi para a baleeira. Chegando ao local da baleeira, encontra seus amigos na faina de aprovisioná-la: não havia nada na embarcação: alimentos, água, combustível. Nada! É obrigação do Armador apresentar seu navio, para as vistorias flutuando, com todos os equipamentos de abandono completamente prontos para serem usados. O navio estava com vistorias em dia, de modo que é certo que, no dia da vistoria, tudo estava de acordo com as exigências da Diretoria de Portos e Costas. Depois desta formalidade, a Armadora não diligenciou para que as embarcações de abandono de seu navio permanecessem prontas para serem usadas. O próprio Valter relata que recebeu ordens para se dirigir à praça-de-máquinas, a fim de apanhar combustível para a baleeira.

O que se conclui é que, se as embarcações de abandono estivessem prontas para uso, haveria tempo para arriá-las e, pelo menos tentar salvar algumas vidas. Valter só se salvou por coincidência, porque um Taifeiro jogou n'água uma balsa; o sobrevivente, quando veio à superfície, achou-se perto dela e não sabia como embarcar. A poucos centímetros de onde estava, havia uma escada existente exatamente para possibilitar o embarque na balsa e Valter nem ao menos sabia de sua existência, visto que, a despeito de inúmeros meses de tripulante a bordo do N/M "MANSUR SIMÃO", nunca teve adestramento para usar equipamento de abandono.

É claro que a obrigação pelo adestramento dos tripulantes é da responsabilidade direta dos Oficiais do navio; a Armadora não pode, porém, cruzar os braços, esperar que seu navio esteja em condições para passar pela Vistoria Anual da Capitania e estar satisfeita com este evento. Espera-se mais de uma Armadora, muito mais. Espera-se que haja pelo menos uma inspeção periódica, que mostre que os equipamentos de abandono estão todos em condições compatíveis, com o respeito que merece a vida dos que trabalham nos navios de sua armação.

O que se depreende, dos autos, é exatamente o contrário.

É preciso, porém, que fique claro que a representação de parte não acusa a Armadora deste descaso ou desta omissão. O que está em julgamento é o naufrágio.

6º) Não há dúvida de que, quanto ao naufrágio, o procedimento dos responsáveis pelo navio também deixa muito a desejar. Durante a Instrução processual, o Relator procurou ouvir o Diretor Técnico da Armadora e foi

informado que a Companhia não tem Diretor Técnico. Em seu lugar, prestou depoimento um Diretor Superintendente, que declara que nada sabia sobre possíveis avarias nas obras vivas, decorrentes de uma abalroação no Norte do país. Posteriormente a Armadora fez juntar, aos autos, uma fatura de um Estaleiro de Manaus, mostrando que houve troca de duas chapas de alguns centímetros quadrados (sem que se saiba se das obras vivas ou não) e o Diretor da Armadora, em seu depoimento, declarou nada saber.

Por outro lado, houve grande número de acidentes com alguns navios da mesma classe, tendo-se organizado uma Comissão na SUNAMAM para estudar o assunto de embarque de água pelas escotilhas. Ao prestar depoimento, o Diretor da Companhia Armadora declara que só tinha ouvido falar de uma arribada de um navio em Natal.

Vê-se, também, dos autos, que a Sociedade Classificadora suspendeu a classificação dos navios pelas razões já relatadas e no entanto o Diretor da Companhia Armadora declara ainda nada saber.

O navio, em sua última viagem, estava fazendo água, o que está claro pela mensagem transmitida de bordo constante dos autos, e, também pelo depoimento do sobrevivente, que declara que os porões eram esgotados a cada 15 minutos. No depoimento do Diretor da Armadora ele declara tranqüilamente que a única coisa que sabia era que tudo estava normal a bordo.

7º) Face às considerações acima, não é surpresa que o Chefe-de-Máquinas não estivesse tranqüilo quanto ao desfecho da viagem. A Armadora mostrava um grande descaso pelo navio.

8º) Isto posto, verificamos: sabe-se que o navio estava fazendo água, muito provavelmente pelas tampas de escotilha, como ocorreu em vários outros navios da classe e, pelas considerações acima, verifica-se que houve omissão da Armadora. Cabe, pois, a pergunta: conclui-se pela responsabilidade da Armadora?

Não parece fácil responder, pelas seguintes razões:

- a) o navio estava devidamente despachado;
- b) as suas vistorias estavam em dia;
- c) a sociedade classificadora expediu-lhe o Certificado de Borda Livre, o que, certamente, permitiu o seu carregamento na Argentina;
- d) os navios da classe do "MANSUR SIMÃO" teriam, todos, de sofrer alteração no sistema de vedação das tampas de escotilha;

- e) todas as autoridades responsáveis pela navegação tinham conhecimento do problema mencionado no item d), mas entenderam que não seria imperiosa a medida de retirar de tráfego todos os navios da mesma série, cerca de dez (10), que, entretanto, já tinham programação para os reparos necessários, que, realmente, já foram executados, permitindo que se encontrem no tráfego;
- f) não se pode falar em culpa das autoridades envolvidas com o tráfego de embarcações, nem tampouco da Armadora que operava um navio com licença, vistorias e certificados, em dia, e corretamente despachado para a fatídica viagem, quando, efetivamente, não se pôde determinar a causa do naufrágio, face à ausência total de provas, pelo próprio resultado do acidente.

Saliente-se que a Armadora, por um grande número de indícios, operava um navio em condições deficientes, sem, contudo, esconder essas circunstâncias, que eram conhecidas por todos, que permitiram o tráfego da embarcação.

Feitas estas considerações, é de justiça exculpar os representados.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade, negar provimento à preliminar, quanto ao mérito, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: naufrágio de mercante brasileiro; desaparecimento de 20 (vinte) tripulantes; b) quanto à causa determinante: alagamento dos porões, possivelmente pelas tampas das escotilhas que apresentavam deficiência na vedação, embora tal circunstância não tenha ficado provada acima de qualquer dúvida; c) julgar, nas circunstâncias, o acidente decorrente de fortuna do mar, arquivando-se o processo. Custas, pelos autores. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 17 de junho de 1982. — Carlos Henrique Rezende de Noronha, Almirante-de-Esquadra (RRm) Juiz-Presidente — Pedro Paulo Charnaux Sertá, Relator.