

**SUPREMO TRIBUNAL
DE JUSTICA
ACORDAO**

Supremo Tribunal de Justiça

Revista Comercial n.º 46.408

RECORRENTE: — Companhia de Navegação
«Carregadores Açoreanos»

RECORRIDO: — Jan Eltjes Coerkamp, na
qualidade de capitão do vapor holandez
«Meerkerk»

Revista Comercial n.º 46.412

RECORRENTE: — Amadeu Calisto Ruivo, na
qualidade de capitão do vapor portuguez
«Villa Franca»

RECORRIDO: — Jan Eltjes Coerkamp, na
qualidade de capitão do vapor holandez
«Meerkerk»

1932

IMPRESA LUCAS & C.ª

59, Rua Diário de Notícias, 61

LISBOA

ACORDÃO

(Revista Comercial n.º 46.408)

Acordam os do Conselho no Supremo Tribunal de Justiça nos presentes autos de revista comercial, em que é recorrente a Companhia de Navegação «Carregadores Açoreanos» e recorrida Jan Eltjes Coerkamp, capitão do vapor holandez *Meerkerk*:

Na noite de 19 para 20 de Julho de 1927 deu-se nas alturas do Cabo Espichel um abalroamento entre o vapor *Villa Franca*, pertencente á Companhia recorrente e o vapor holandez *Meerkerk*, por motivo do qual foi instaurado na capitania do porto de Lisboa o competente processo, no qual ambos os navios foram condenados a suportar os respectivos prejuizos, visto não ter havido culpa de nenhum d'eles e o acidente ter sido devido a caso fortuito e de força maior.

Como as partes se atribuíam reciprocamente a responsabilidade, nenhuma delas se conformou com a decisão proferida e ambas intentaram então a sua acção no juizo comercial com o fim de obterem a condenação da outra.

As acções correram em separado porque fôram distribuidas a varas diferentes e não foi uniforme o seu julgamento porquanto naquela em que é autora a Companhia

de Navegação a culpa foi atribuída a ambos os navios e naquela que o capitão holandez moveu, foi atribuída sómente ao vapor *Villa Franca*.

Ambas as partes apelaram e a Relação mandou juntar os dois processos e, embora em acordãos separados, apreciou e julgou conjuntamente as duas apelações, confirmando a condenação total da Companhia Açoreana por entender que a responsabilidade no abalroamento cabia unicamente ao vapor *Villa Franca*.

A Companhia recorreu oportuna e competentemente dos dois acordãos, subindo os recurso em separado mas foi aqui ordenada a sua junção para serem julgados ao mesmo tempo.

E este é o interposto na acção, em que é autor o capitão holandez, e que na distribuição tem o n.º 46.408, pertencendo ao outro o n.º 46.412.

Alegou esse capitão que na referida noite vinha navegando com rumo ao norte, junto da costa de Portugal, pela linha ordinaria de navegação, quando pelas 10^h,50^m (hora de bordo), começou a fazer denso nevoeiro que ás 11 horas se tornou completamente cerrado ;

Que mandou logo a esta hora afrouxar a marcha e começou a navegar com todas as precauções e a fazer os sinais de apito convencionais ;

Que ás 11^h,22^m, tendo ouvido sinal dum navio que navegava numa posição incerta do lado de estibordo para vante do travez, mandou parar a maquina a qual de facto parou ás 11^h,27^m, fazendo os sinais respectivos ;

Que não ouviu mais sinal nenhum e só ás 11^h,33^m é que foi visto o *Villa Franca* navegando por estibordo do *Meerkerk* em direcção a este, produzindo-se quasi immediatamente o abalroamento que não poudo ser evitado em virtude da velocidade que o *Villa Franca* trazia e da curta distancia a que este vapor deu ordem de marcha atraz, apesar de o *Meerkerk*, vendo o perigo, fazer marcha a vante a toda a força e trancar o leme a bombordo ;

Que o *Meerkerk* foi atingido a meia nau de estibordo, sofrendo varios rombos nas obras vivas e mortas ;

Que o culpado foi o *Villa Franca* porque não fez os sinais convencionais de apito nem reduziu a marcha quanto devia, nem parou quando ouviu os sinais do *Meerkerk*, o que teria evitado o choque.

A Companhia contestou dizendo:

Que o *Villa Franca* navegava com rumo ao Funchal (sudoeste) e, quando começou o nevoeiro, moderou logo a marcha e principiou a fazer os sinais regulamentares até que começou a ouvir por bombordo o apito dum vapor, que o nevoeiro não deixava sequer aperceber, mandando então moderar ainda mais a marcha, navegando com toda a cautela e indicando ao outro vapor, por meio de sons de apito, que guinava para estibordo, como realmente guinou ;

Que cêrca de 10 minutos depois, percebendo-se a bordo do *Villa Franca* pelo apito do outro vapor que este se aproximava demasiadamente sem indicar de qualquer forma a manobra que estava fazendo, mandou pôr a maquina em marcha á ré, fazendo os devidos apitos e dois ou três minutos depois distinguiu pela amura de bombordo o outro vapor, marchando com grande velocidade, o qual, ao avistar o *Villa Franca*, começou a guinar para estibordo ao mesmo tempo que o *Villa Franca* forçava mais a marcha á ré ;

Que a culpa foi do *Meerkerk* porque marchava com grande velocidade a ponto de no choque torcer a proa do *Villa Franca* no sentido de bombordo para estibordo e porque, quando ouviu os sinais deste vapor de que guinava para estibordo, devia tambem guinar para tal lado, pois, se o tivesse feito, os dois navios afastavam-se cada vez mais.

A sentença da 1.^a instancia julgou a acção procedente e condenou a Companhia ré na respectiva indemnisação

por entender que o vapor *Villa Franca* fôra o unico culpado do abalroamento.

A Relação confirmou a condenação.

Na sua minuta pede a recorrente a concessão da revista pelos seguintes fundamentos:

1.º — Por o capitão holandez ter transgredido o artigo 16.º do Regulamento para evitar abalroamentos no mar aprovado por decreto de 20 de Janeiro de 1906 com as alterações introduzidas pelo Decreto de 2 de Dezembro de 1911;

2.º Por o acordão ter julgado contra os arts. 19.º, 21.º, 22.º e 23.º do mesmo Regulamento visto o vapor *Meerkerk* não ter feito as manobras ahí ordenadas;

3.º Por ter julgado contra a prova de documentos autenticos — relatorio do capitão do porto, vistorias aos dois navios e relatorios dos seus capitães.

E conclue que se deve julgar que a culpa foi só do navio holandez ou então que o abalroamento foi devido a caso fortuito ou de força maior, nos termos do art. 668.º do Código Commercial, visto ser bem cabida a duvida sobre o culpado em face da divergencia dos julgados proferidos tanto na capitania do porto, como nos tribunais judiciais.

O recorrido contraminutou a fls.

O que tudo examinado:

Considerando que as questões de abalroação entre navios de nações diferentes, mas ligadas á Convenção de Bruxellas de 23 de Outubro de 1910, são regidas pelos preceitos deste diploma;

Considerando que Portugal e os Paizes Baixos adheriram a esta Convenção, como consta do *Diario do Governo* n.º 187 de 12 de Agosto de 1913;

Considerando que pela disposição do seu art. 6.º não ha presunções legais de culpa quanto á responsabilidade por abalroação;

Considerando que da comparação deste preceito com o do art. 669.º do Código Commercial, que só nega a presun-

ção de fortuidade quando não tenham sido observados os respectivos regulamentos de navegação, resulta claramente que nem mesmo neste caso tal presunção desaparece e que é portanto sempre necessário que se faça a prova da culpa do navio arguido, isto é, que se demonstre que só por força de acto seu ou de sua omissão é que se deu o abalroamento, desde que a questão tenha de ser julgada pelos termos dessa Convenção;

Considerando que esta disposição é plenamente justificada pela própria natureza do abalroamento, que é um acidente susceptível de causar gravissimas consequências, tanto para o navio abalroado, como para o abalroador, devendo portanto legitimamente presupôr-se que foram empregados todos os esforços para o evitar:

Considerando que desta presuposição resulta também como corolário natural e lógico, que a atribuição da culpa só deverá fazer-se, quando o facto fôr inteiramente claro e não possa oferecer qualquer duvida;

Considerando que a própria Relação reconhece que é muito confusa a prova testemunhal e que para se apurar bem o que se passou se tem de examinar e apreciar os protestos dos capitães de bordo, relatórios, declarações, vistorias e mais elementos do processo (atendendos 21 e 23);

Considerando que a Relação filiou a culpa do *Villa Franca* nas seguintes causas:

1.º Velocidade excessiva contra o disposto no art. 16.º do Regulamento para evitar abalroamentos no mar, aprovado por decreto de 20 de Janeiro de 1906 e alterado por decreto de 2 de Dezembro de 1911;

2.º Não ter parado, como prescreve o mesmo artigo;

3.º Ter guinado para estibordo, classificando de errada esta manobra e atribuindo-lhe a causa da abalroação (atendendos 49 e 50);

Considerando que para julgar sobre o excesso de velocidade do *Villa Franca* louvou-se a Relação nos parece-

res juntos a fls. 107, 112 e 118, os quais concluem, em face das avarias sofridas pelo vapor holandez, que o *Villa Franca* devia levar um andamento entre quatro a sete milhas por hora (atendendos 32, 33, 34 e 59);

Considerando, porém, que tais pareceres não constituem meios da prova, pois não veem enumerados no art. 2407.º do Código Civil e traduzem a opinião dos respectivos signatarios, enunciada sob consulta da parte interessada e portanto valem sómente como elementos de elucidação pelas razões que apresentam;

Considerando que as conclusões desses pareceres se acham refutadas pela competente autoridade maritima no seu relatorio official, junto a fls. 167, no qual essa autoridade, depois de haver procedido a todas as diligencias necessarias, afirma que os dois navios, na ocasião do choque, iam a vante com *pequenissimo andamento* e desfaz a presunção da grande velocidade do *Villa Franca* derivada do facto de este navio bater duas vezes no *Meerkerk*, explicando com razão que foi exactamente por irem com pequenissimo andamento que os dois vapores puderam descolar tão prontamente para de novo se chocarem;

Considerando que nem mesmo a importancia das avarias sofridas pelo navio holandez pode justificar a ilação de que o *Villa Franca* trazia grande velocidade, porquanto a sua avaliação não subiu a mais de cem contos (fls. 128) o que para um vapor de 7.838 toneladas (fls. 107) representa um prejuizo muito pouco avultado em relação ao seu valor;

Considerando que entre um parecer meramente gracioso e solicitado pela parte interessada e um outro de character official, formulado pela auctoridade pública no desempenho das suas funcções e fundamentado em diligencias e investigações apropriadas, não devem os tribunaes de forma alguma dar maior credito áquêle do que a este;

Considerando que, para prova de que o *Villa Franca* levava grande andamento, invoca ainda a Relação a narra-

ção feita por um dos seus passageiros — Gustavo de Medeiros — na carta junta a fls. 183 e seguintes do processo apenso (n.º 46.412), em que êle refere que *sentiu um formidável choque, que quasi o deitou ao chão* (atendendo 6o);

Considerando que é bem patente a completa inani-
dade deste argumento, e é ainda de notar que a Relação,
aproveitando da narração apenas esse insignificantíssimo
pormenor, desprezou tudo quanto na mesma carta se
conta a respeito da marcha moderada e muito moderada
do *Villa Franca*, dos esforços e manobras que fez para evi-
tar o abalroamento e do procedimento correcto da sua tri-
pulação e do seu capitão, e com conhecimento especial da
materia, visto esse passageiro ser official da marinha;

Considerando não admitir a menor dúvida que o *Villa Franca* não parou, pois o seu proprio capitão confessa que continuou sempre a sua marcha;

Considerando, porém, que a obrigação de parar não
é categoricamente imperativa, pois o proprio art. 16.º man-
da atender ás circumstancias do caso e só a indica quando
seja incerta a posição do outro navio, pois tal manobra
tem principalmente por fim fazer cessar o ruído das ma-
quinas para que melhor se possam perceber os sinaes e
marcar a sua orientação, aliás em mares de intensa nave-
gação, como o Canal da Mancha, a circulação estacaria
completamente em tempo de nevoeiro;

Considerando que, ainda que tal obrigação fosse ca-
tegoricamente imperativa, seria preciso demonstrar que a
falta do seu cumprimento é que foi a causa necessaria do
abalroamento e a propria Relação só atribue o acidente á
manobra da guinada para estibordo (atendendo 5o);

Considerando que, dirigindo-se o *Villa Franca* para a
Madeira (sudoeste) e o *Meerkerk* para o Norte, seguiam
rumos que se cruzavam, oferecendo aquele vapor o seu
bombordo (lado esquerdo) ao sul e apresentando êste o
seu estibordo (lado direito) á costa de Portugal, isto é,
ao nascente;

Considerando que o *Meerkerk* tinha o *Villa Franca* pelo seu proprio estibordo, pois era deste lado que êle ouvia os sinaes sonoros do *Villa Franca*, assim como este ouviu os do *Meerkerk* pelo seu bombordo ;

Considerando que por esta forma de audição se mostra que o *Meerkerk* se encontrava ao sul do *Villa Franca* pois, se porventura tivesse ultrapassado a prôa deste em direcção ao norte, os seus sons deveriam então ouvir-se no *Villa Franca* pelo lado do estibordo ;

Considerando que, nestas circumstancias, a guinada para estibordo estava perfeitamente justificada porque obrigava o *Villa Franca* a desviar mais para a direita, isto é, mais para o poente, o rumo sudoeste que levava e portanto a afastar-se mais do *Meerkerk* que estava parado ao sul ;

Considerando que ao *Meerkerk* cabia a obrigação de fazer uma manobra identica porque assim está determinado no art. 19.º do mencionado Regulamento e, se a fizesse, ter-se-ia evitado o choque pelo afastamento dos navios em direcções opostas, mas esta falta tem a sua justificação no facto do *Meerkerk* estar então parado e de os acontecimentos se têrem precipitado com tal rapidez, que entre o momento em que os vapores se sentiram pelos sons e aquêle em que abalroaram, mediarão apenas 12 minutos ;

Considerando que é verdadeiramente incompreensivel que a manobra da guinada do *Villa Franca* para estibordo, que devia levá-lo precisamente a afastar-se do lugar onde o *Meerkerk* se encontrava parado, fosse a causa unica e necessaria do abalroamento ;

Considerando que a dificuldade ou, antes, impossibilidade de extrahir a verdade deste processo, em que as testemunhas presenceaes dos acontecimentos não são inteiramente desinteressadas, torna-se bem patente em face do protesto do capitão holandez, que a Relação aceitou como expressão rigorosa da verdade (atendendo 35) no qual se narra (fls. 10 v.) que o *Villa Franca* trazia dois fa-

rois encarnados, o que, segundo o art. 4.º do citado Regulamento é sinal de navio *desgovernado*, e da estranheza que êle manifesta de não ter lobrigado numa noite de denso nevoeiro, a dezenas de metros de distancia, o cachão indicativo do andamento do *Villa Franca* a ré (atendendo 27);

Considerando que tudo isto demonstra que não pode decretar-se uma condenação com base em declarações tão estranhamente falhas de verdade;

Considerando que nestas condições impõe-se o julgamento da abalroação como fortuita e casual, como a julgou a Capitania do porto que, além de ter competencia especial nesta materia, baseou a sua decisão no relatório do official encarregado de proceder ás respectivas investigações em acto immediato ao acontecimento;

Por estes fundamentos concedem a revista pedida, anulam o acordão recorrido por haver julgado contra direito e julgam que o abalroamento foi devido a caso fortuito ou de força maior e consequentemente condenam cada um dos navios a suportar os respectivos prejuizos, nos termos do art. 2.º da Convenção de Bruxellas atraz mencionada.

Custas pelo recorrido.

Silva Monteiro.

A. Campos.

M. Mendes Arnaut.

Ponces de Carvalho.

B. Veiga.

ACORDÃO

(Revista Comercial n.º 46.412)

Acordam os do Conselho no Supremo Tribunal de Justiça nos presentes autos de revista comercial, em que é recorrente Amadeu Calisto Ruivo, capitão do vapor português *Villa Franca* e recorrido Jan Eltjes Coerkamp, capitão do vapor holandez *Meerkerk*, apensada á n.º 46.408;

A acção versa sobre o abalroamento ocorrido entre aquêles dois vapores, nas alturas do cabo Espichel, na noite de 19 para 20 de Julho de 1927 e nele pretendeu o recorrente demonstrar que a culpa fôra do vapor holandez.

A 1.ª instancia julgou que a culpa foi de ambos, mas a Relação revogou a sentença e atribuiu a culpa exclusivamente ao *Villa Franca* e condenou-o portanto na indemnização de todos os prejuizos.

Deste acordão é que vem interposto o presente recurso que é oportuno e competente e portanto de conhecer.

Acha-se minutado a fls. e fls.

O que tudo examinado:

Considerando que no recurso interposto pela Companhia de Navegação «Carregadores Açoreanos», a quem pertence o vapor *Villa Franca*, na acção que contra ela propoz

o capitão do vapor holandez, precisamente sobre o mesmo abalroamento, foi este por acórdão desta mesma data julgado fortuito, isto é, devido a caso fortuito ou de força maior e foram condenados ambos os navios a suportar os respectivos prejuizos, conforme se vê do apenso;

Concedem a revista pedida, anulam o acórdão recorrido por haver julgado contra direito e julgam que a abalroação foi devida a caso fortuito ou de força maior e condenam ambos os navios a suportar os respectivos prejuizos, nos termos do art. 2.º da Convenção de Bruxellas de 23 d'outubro de 1910.

Custas pelo recorrido.

Lisboa, 29 de Abril de 1932.

Silva Monteiro.

A. Campos.

M. Mendes Arnaut.

Ponces de Carvalho.

B. Veiga.

