

PROCESSO Nº 13.567**ACÓRDÃO**

B/P "DA HORA IV". Desaparecimento no mar com toda a tripulação. Causa não apurada acima de qualquer dúvida. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

No dia 11 de junho de 1988 o B/P "DA HORA IV" suspendeu do porto de Recife com destino à ilha de Fernando de Noronha, transportando carga geral (material de construção).

Além dos seus 5 (cinco) tripulantes, dois passageiros também viajavam no B/P "DA HORA IV".

O B/P "DA HORA IV" pertencia a Randal Fonseca, que é sócio gerente da empresa Águas Claras Produções Submarinas Ltda., que tem como objetivo social a exploração do lazer marinho em todo o território nacional, com a realização de cursos de mergulho e esportes náuticos.

Como o barco não chegou na data marcada (13 de junho) a empresa comunicou o fato à Capitania dos Portos de Pernambuco solicitando que fosse efetuada buscas para descobrir o paradeiro do barco de pesca desaparecido.

Após terem sido realizadas buscas por quatro dias, concluiu-se que o barco poderia ter naufragado.

No seu primeiro relatório o Encarregado do Inquérito concluiu que os tripulantes desaparecidos gozavam de boa saúde; que havia bom relacionamento entre eles, e o efetivo da tripulação correspondia com o mínimo exigido na lotação.

Que a embarcação, apesar de ser classificada para pesca de alto-mar, obteve autorização da Capitania dos Portos de Pernambuco para ser utilizada, por noventa dias, no transporte de carga geral, estando o seu limite de carga calculado em 28,545t.

Que a embarcação possuía equipamentos de comunicação e navegação funcionando normalmente, bem como seu motor propulsor sem restrições de funcionamento. O barco havia sido visitado recentemente (02/05/88) pela Capitania e que a guarnição estava familiarizada com a embarcação, sendo esta a segunda viagem desta tripulação para Fernando de Noronha.

A embarcação foi despachada no dia 11 com destino ao Território Federal de Fernando de Noronha para transportar mate-

rial de construção, entretanto, o peso total de 30,075t, sem considerar o peso do último lote que não foi incluído no cômputo geral, divergia do que era estipulado, demonstrando que a embarcação transportava um excesso de peso.

Encerrou o Encarregado do Inquérito seu relatório considerando o acidente como fortuna do mar.

Devido a não concordância do Capitão dos Portos com essa conclusão, o Encarregado do Inquérito ouviu em depoimento o SO-EL José Ubirajara do Nascimento que declarou que o seu último serviço na ativa foi no dia 11 de junho, dia em que a embarcação suspendeu. Que cabia a ele, como encarregado do despacho, autorizar o pedido.

Efetuuou diligência junto à Águas Claras Produções Submarinas Ltda., obtendo dela a informação de que desconhecia a necessidade da obtenção da autorização da Capitania para transportar carga no convés e que a carga não foi vistoriada.

Foi juntado aos autos o Boletim Meteorológico nº 038/88 da DHN.

No seu segundo relatório o Encarregado do Inquérito considerou responsável a Águas Claras — Produções Submarinas Ltda., que permitiu a embarcação suspender para viagem sem que fosse feita vistoria na carga e sem licença para transportar carga no convés, comprometendo a segurança da embarcação e dos seus tripulantes, e considerou, também, responsável o SO-EL SB-EK — José Ubirajara do Nascimento, por ter emitido uma autorização ao proprietário do B/P “DA HORA IV”, Randal Fonseca concedendo-lhe licença, pelo prazo de 90 (noventa) dias, para transportar carga geral no trecho Recife-Fernando de Noronha, quando não era da sua competência tal autorização, estando a embarcação em situação irregular.

A Procuradoria ofereceu representação contra o proprietário Randal Fonseca e contra Águas Claras Produções Submarinas Ltda, na qualidade de armadora.

Nas suas razões de representação, diz a Procuradoria que: “A apuração da responsabilidade de militar tem competência privativa na Justiça Militar, razões porque requer que sejam destes autos transladadas as peças necessárias para apreciação daquela Corte”.

Defesa de fls.

Na sua defesa, Randal Fonseca e Águas Claras Produções Submarinas Ltda, alega que a Procuradoria representou contra os ora defendentes por vislumbrar negligência, imprudência e im-

perícia de ambos, tecendo comentários acerca da impropriedade da embarcação para a faina em que estava sendo empregada e impugna a autorização fornecida pelas Autoridades Navais no sentido de permitir a utilização do "cúter" em transporte de carga geral.

Alega, ainda, que o excesso de peso no carregamento da embarcação, bem como a má estivagem da carga, não ficou provada.

Diz, ainda, a defesa que a doutrina ensina e a lei exige a exposição precisa do fato, com todas as suas características e circunstâncias.

Que, até o encerramento do inquérito, não se teve notícias, quer da embarcação quer da carga ou de seus tripulantes e passageiros, não havendo nem mesmo vestígios que indicassem o que, realmente, aconteceu.

Ante a tanta ausência de indícios, protesta pela total improcedência das acusações.

Em alegações finais, torna a defesa a dizer que a causa determinante do desaparecimento do "DA HORA IV" não foi apurada acima de qualquer dúvida.

Dos autos conclui-se que o "cúter-a-motor" "DA HORA IV" estava classificado como D-2-m (Pesca em alto-mar), mas obteve autorização da Capitania dos Portos de Pernambuco, em 04/05/88, para ser utilizado, por noventa dias, no transporte de cargas e gêneros alimentícios, pertencentes ao Território de Fernando de Noronha.

A autorização (fls. 46) para o barco trafegar no trecho Recife/Fernando de Noronha foi solicitada por Randal Fonseca, sócio-gerente (fls. 129) da Águas Claras Produções Submarinas Ltda, sendo autorizado em 04/05/1988 pelo SO-EL-SB-EK José Ubirajara do Nascimento.

No seu depoimento (fls. 91), José Ubirajara do Nascimento declarou que ele era o encarregado do despacho e que no momento em que passou no cais, quando do carregamento da madeira, a embarcação estava estabilizada. Terminou o seu depoimento dizendo que: "quem tem competência para assinar a autorização para que uma embarcação de pesca seja utilizada no transporte de carga é o Encarregado da Divisão de Pessoal da Marinha Mercante ou este delega poderes".

Pela Ficha de Embarcação (fls. 58) e Cartão de Lotação (fls. 59), verifica-se que estava autorizada para capacidade de carga de 9,723t. e de 7 (sete) a 15 (quinze) tripulantes.

Como pelo Contrato Social (fls. 207) a Águas Claras tem como objetivo: Navegação de Cabotagem, Transporte de Passageiros e Pesca, bem como a exploração do lazer marinho em todo o Território Nacional com a realização de cursos de mergulho e esportes náuticos (fls. 128); assim, a acusação de que a embarcação não era autorizada para o transporte de passageiros não deve ser interpretada com rigor, já que os chamados "passageiros" da Ficha de Embarcação poderiam estar integrados à "tripulação de alunos de cursos de mergulho".

Entretanto, cabia a proprietária do "DA HORA IV", Águas Claras Produções Submarinas Ltda, dar entrada, antes do barco se fazer ao mar, de uma lista de tripulantes atualizada na Capitania dos Portos, o que não o fez.

Pelo Certificado de Arqueação (fls. 64), o "DA HORA IV", tinha 28,545t. de porte bruto e, no entanto, conforme discriminado no Manifesto de Carga, (fls. 82) teria transportado um excesso de peso na ordem de 1,741t; sem considerar o total de peso do último lote relacionado no "Manifesto de Carga nº 0316" e os doze tonéis de óleo diesel, declarados pela própria empresa Águas Claras (fls. 96).

Esses dados só puderam ser relacionados consultando os documentos acostados aos autos; não ficando provado ter ele suspenso com excesso de peso.

Pela Certidão nº 004/88 (fls. 168), verifica-se que não foi encontrado qualquer vestígio da embarcação, bem como nada que pudesse indicar o seu naufrágio, o que leva a concluir que a causa do desaparecimento do barco "DA HORA IV" não restou apurada acima de qualquer dúvida, não podendo mesmo afirmar que o excesso de carga tenha nexos causal com a ocorrência.

Em sendo assim, só resta comunicar as infrações ao RTM, por parte da empresa Águas Claras Produções Submarinas Ltda, por ter permitido que a embarcação de sua propriedade suspender-se para a viagem, sem que fosse vistoriada a sua carga e sem licença para transportá-la no convés.

ACORDAM os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: desaparecimento de barco com toda tripulação; b) quanto à causa determinante: não apurada acima de qualquer dúvida; c) decisão: Julgar exculpados os representados e mandar arquivar o processo. Comunicar à Diretoria de Portos e Costas as infrações ao RTM, cometidas pela empresa Águas Claras Produções Submarinas Ltda., (vistoria na carga

de convés). Os Exm^{as} Juízes Vera Lucia Coutinho e Carlos Fernando Pamplona fizeram declarações de voto no sentido de ser informado à Diretoria de Portos e Costas acerca de possível falha disciplinar cometida por ocasião da emissão de permissão para transporte de carga em embarcação pesqueira, instruindo a informação em cópia do Acórdão. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ., em 07 de agosto de 1990.

— **Edson Ferracciú**, Vice-Almirante (RRm) Juiz-Presidente — **José do Nascimento Gonçalves**, Juiz-Relator.