

TRIBUNAL MARÍTIMO
PROCESSO Nº 16.184/95
ACORDÃO

Barco Atuneiro “TUNAMAR”. Naufrágio, com perda total, em sua primeira viagem, após obras para mudança de seu emprego como pescador, provocando a morte por afogamento de dois pescadores e o desaparecimento no mar de nove outros tripulantes. Brusco adernamento sofrido pela embarcação, gerando um processo de alagamento progressivo, seguido de emborcamento e de perda de flutuabilidade, pela conjugação de fatores cuja origem e extensão não restaram apuradas acima de qualquer dúvida. Improcedência da representação. Exculpados os representados. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Trata-se de apreciar o naufrágio, com vítimas, do B/P “TUNAMAR”, propriedade de Bigmar Rebocadores S/A, arrendado à Ciro Moraes Azambuja, na ocasião sob o comando do Patrão de Pesca Alci de Oliveira Sagas, ocorrido em 11/10/1994, ao largo de Cabo Frio, RJ, nas proximidades da posição LAT. 022º 58’59”S e LONG. 041º 57’47”W.

Consta, que esta seria a primeira viagem do B/P “TUNAMAR” iniciada no Rio de Janeiro, com destino à Costa de Santa Catarina.

Do acidente resultou a perda total da embarcação e a morte por afogamento dos Srs. Edson Francisco dos Santos e Antônio Roque de Almeida, conforme certidões de óbito de fls. 262, 263 e o desaparecimento dos Srs. José Gilvandro de Carvalho, Rildo Ferreira de Barcelos, Euler Ferreira de Barcelos, Amir Saturnino Bravo, Adilson Rodrigues Santos, Cláudio Gigolin, Marcos Eugênio Mandarino, Roberto Carlos Dias Bueno e Hélio Francisco dos Santos.

Consta dos autos que em 1989 o navio “SOLANA STAR”, ex - “GERALDTON ENDEAVOUR”, hoje “TUNAMAR”, perdido por seu proprietário em favor da União, com base na Lei nº 7.560/86, com as seguintes características: casco em aço, comprimento de 40,75m, boca 7m, calado 3,27m, deslocamento 540t, devidamente autorizado pelo Conselho Federal de Entorpecentes, foi submetido à venda, em leilão, sendo arrematado pelo Sr. Henri Bueno, francês, residente no Rio de Janeiro, que iria transformá-lo em iate, fato que não chegou a ser consumado pois em 10 de junho de 92, Henri Bueno vendeu a embarcação para a Bigmar Rebocadores S/A. que, pelo Contrato Social (fls. 238/244) item 2.5 – Estatuto Social – art. 2º, tinha como objeto a prestação de serviços de transportes marítimos de cargas e de reboque de navios e outras embarcações, podendo exercer outras atividades complementares a esta, entre as quais as de agenciamento marítimo e angariação de cargas, podendo, ainda, participar do capital de outras sociedades e tendo prazo de duração indeterminado.

De acordo com os depoimentos dos Srs. Zbigniew Marcin Schlegel e Cristóvão Maria Jorge Schlegel, sócios da Bigmar (fls. 149,150,151 e 163), a Empresa tinha a intenção de diversificar o ramo de negócios, daí ter comprado a embarcação “TUNAMAR” para transformá-la em barco de pesca atuneiro.

Não tendo “know-how” no assunto, o Sr. Zbigniew Marcin Schlegel e mais dois amigos foram até Santa Catarina visitar barcos atuneiros que operam naquela região e com as características parecidas com aquelas planejadas para o “TUNAMAR”, e fotografaram as partes necessárias que serviram de modelo para a realização das alterações pertinentes.

De posse das fotografias o Sr. Zbigniew Marcin Schkegel contratou o pessoal e assumiu como supervisor a execução das obras, que consistiram basicamente em: - os porões 2 e 3 foram subdivididos em 04 (quatro); os de nºs 2 BB e BE e os de nºs 3 BB e BE. Da mesma forma para os porões 4 e 5 que também foram subdivididos em 4 BB e BE

e 5 BB e BE. Vale ressaltar que os porões 2, 3, 4 e 5 antes existentes, eram específicos para armazenar carga seca e, com a modificação ocorrida, transformaram-nos em tanques de água salgada.

Foi construído um tanque de água salgada na popa, conforme consta do plano de capacidade; Um “rack” de pesca, pegando da popa até meio navio; um guincho na popa e outro na proa; uma armação de ferro com uma gaiola (gaiúta) por trás da casaria e um reservatório de sal no convés principal. Todas estas obras foram realizadas nas dependências da própria Bigmar (fls. 149,150,159 e 163), plano de capacidade (fls. 388).

Após aprontar o então B/P “TUNAMAR”, a Bigmar deu entrada dos planos elaborados pelos Eng^{os}. Júlio César e Paulo Almada, na Diretoria de Portos e Costas, solicitou registro ao Tribunal Marítimo, arrendou o B/P “TUNAMAR” ao Sr. Ciro Moraes Azambuja, procedeu as vistorias a seco e flutuando sob a responsabilidade do Engenheiro Jofre Silveira Alonso da Costa, fez o seguro da embarcação e tripulantes, contratou a tripulação. Em 08/10/94, e devidamente armada o B/P “TUNAMAR” se fez ao mar para uma expedição de 30 (trinta) dias, se dirigindo para a enseada de Botafogo, depois a Itaipú e Maricá, onde ficou na operação de iscar (pescando sardinhas). Em 10/10/94 dirigiu-se a Arraial do Cabo onde tencionava continuar iscando e daí partir para a costa de Sta. Catarina, no entanto, por volta das 02:30h de 11/10/94, inesperadamente, o B/P “TUNAMAR” adernou para BE e, em menos de 2 (dois) minutos, deitou por este bordo para em seguida emborcar.

Alci Oliveira Sagas – patrão de pesca, na ocasião na função de mestre do pesqueiro “TUNAMAR”, em seu depoimento de fls. 128/129 declarou que o barco estava navegando normalmente quando de repente, adernou para BE. Nesse momento o depoente encontrava-se na proa verificando as embarcações miúdas que pescavam naquela área. Afirmou, antes do acidente não houve impacto da embarcação contra objetos; que não mandou fazer qualquer tipo de manobra de lastreamento.

Disse que na ocasião a embarcação estava com quarenta e oito toneladas de óleo distribuídas em seis tanques, quatro tanques atonetados de água potável, oito tanques distribuídos lateralmente no sentido longitudinal da embarcação contendo, nos dois primeiros, um de cada bordo, sal com água, nos dois seguintes de cada bordo água com isca viva, no quarto tanque, um de cada bordo estavam vazios para receber o pescado e mais dois tanques situados na popa, um de cada bordo mais centralizados completos de água e isca. No convés (proa) havia um depósito (caixa) de sal com aproximadamente 8 (oito) toneladas, três barcos rígidos de madeira de aproximadamente quatro metros de comprimento, sendo que um destes com motor acoplado à popa, um bote de alumínio, cinco botes salva-vidas, quatro bóias circulares, coletes salva vidas, suficientes para toda a tripulação. Disse, ainda, que quando o barco adernou, logo emborcou e em seguida o mastro submergiu na água, e no intervalo de aproximadamente duas horas e meia o “TUNAMAR” começou a fundar pela popa, acrescentando que o depoente ficou em cima da bolina do momento que a embarcação adernou por volta das 02:30h até às 06:00h.

Na ocasião o tempo estava bom para a navegação e em nada influenciou para o sinistro. A embarcação estava sendo empregada corretamente, de acordo com a sua classificação. A tripulação estava devidamente habilitada para desempenhar corretamente suas funções a bordo. Não soube a que atribuir o acidente, acrescentando que conhecia o barco, pois durante três meses estivera preparando-o para navegar. Fez restrição ao tipo de material empregado na confecção dos tanques (compensado naval, lã de vidro, poliuretano).

Reinquirido (fls. 167/168), Alci Oliveira Sagas disse que o B/P “TUNAMAR” saiu com os tanques de água doce e de água salgada (tanque de iscas vivas) atestados, exceto o tanque nº 5 que estava vazio, e o de nº 2 atestado com 2/3 de salmoura, gêneros alimentícios estocados nos paióis e frigoríficos para a viagem, que estava prevista para 30 dias de mar, óleo aproximadamente 50 toneladas, esclarecendo, não saiu totalmente

abastecido porque não conseguiu mais óleo. Disse que não foi informado de qualquer restrição para carregamento do barco; que os tanques tinham tampas, mas estes somente seriam fechados quando estivessem voltando com o pescado (para manter temperatura), que por cima do tanque nº 5 havia um estrado para proteger e evitar que as pessoas quando por ali passassem corressem o risco de cair lá dentro; que caso ocorresse o transbordo de água pelas bocas dos tanques, esta ficaria no convés e somente com abertura das válvulas água escoaria pelas duas saídas a ré; que quando havia pequenas adernações verificou estar o disco de Plimsoll sobre a água e o rack de popa na altura do tanque nº 5 encostava na água.

Disse que saiu do porto do Rio de Janeiro às 16:00h de 08/10/94, passou pela área de Botafogo encheu os tanques de água salgada e foi para Itaipú onde chegou por volta das 20:00h. Na ocasião as condições de mar eram favoráveis, permanecendo fundeado até as 06:00h de 09/10/94. Verificando a inexistência de iscas, se dirigiu para Maricá onde fundeou e lá iscando até às 18:00h, a partir daí permaneceu fundeado até às 06:00h de 10/10/94; após iscar durante todo o neste dia, saiu às 18:00h para Arraial do Cabo, quando às 02:30h de 11/10/94 ocorreu o sinistro.

Ademais confirma suas declarações anteriores.

Isaque Goudinho – pescador, na função de 2º condutor motorista, as fls. 130 disse que antes do acidente fizera uma viagem a bordo do “TUNAMAR” com destino a Angra dos Reis e no regresso, cerca das 17:00h, para facilitar a atracação, foi feita uma manobra para esvaziar os únicos dois tanques que estavam cheios e que nesse momento, por um descuido, o homem que estava fazendo a manobra, fez a abertura da válvula de um só tanque, quando deveria ter feito a abertura simultânea dos dois tanques, causando então o adernamento da embarcação para BE, por 45 minutos, numa inclinação de aproximadamente 30°. Disse que no momento do acidente estava dormindo, sendo acordado com o barulho de desespero dos colegas. Observando que o barco estava

adernando para BE, com entrada de água, tentou e conseguiu sair do barco, não sabendo, no entanto, o que teria provocado o acidente. Disse que dois tanques de água salgada estavam vazios para receber o pescado, os demais estavam completos. Dos tanques de óleo, somente dois estavam parcialmente cheios, não sabendo informar o total de óleo existentes nos mesmos. Dois tanques de água potável estavam parcialmente cheios, não sabendo informar a quantidade total de água embarcada. Disse que não havia rotina de abertura de válvula dos tanques.

Reinquirido, (fls. 145) Isaque Goudinho informou que por volta das 05:40h, após o naufrágio, depois de nadar algum tempo, foi levado por um pescador a bordo de um pequeno barco pesqueiro, até o porto do Forno em Arraial do Cabo. Em seguida, se dirigiu ao rebocador “CAMOGLI” informando ao marinheiro de bordo sobre o acidente, e que gostaria de pedir ajuda ao Comandante. O marinheiro falou então com o Imediato, que por sua vez falou ao Comandante, sendo por este atendido cerca de uma hora depois, quase às 07:00h. Indagado pelo comandante o depoente informou o local do acidente, mostrando inclusive na carta náutica. Em seguida, o Comandante disse que iria ver o que se poderia fazer. O depoente procurou outra embarcação e por volta das 08:15h, quando passava a bordo de uma outra embarcação de pesca percebeu que o R/M “CAMOGLI” continuava no mesmo local.

Manoel José Nunes de Souza – Mestre de Pesca, as fls. 131 disse que antes do acidente fizera uma viagem a bordo do “TUNAMAR” até Angra dos Reis e no regresso, já na baía de Guanabara, foi feito teste enchendo alguns tanques com água e durante a manobra de esvaziamento dos tanques de água salgada (iscas) houve um pequeno adernamento, possivelmente para BE. Disse que na fatídica viagem exercia a bordo a função de mestre de pesca e que no momento do acidente estava operando o radar e nada plotando que pudesse ter influenciado para com o acidente. Disse, também, que o barco adernou completamente em cerca de 2 minutos, encostou o mastro e a casaria na água,

imediatamente as máquinas pararam e as luzes se apagaram, ficando assim o barco às escuras. Confirmou a existência de alarme de porão, este inclusive testado antes da saída.

Reinquirido (fls. 171/172), Manoel José Nunes de Souza confirmou ser o mestre de pesca, com a função de indicar as área para iscar e para pescar. Negou a ocorrência de impacto da embarcação com algum objeto. Informou que o contramestre assumiu o comando da navegação, o que acontece normalmente quando se estar navegando em área que requer segurança. Disse que a embarcação estava carregada com aproximadamente 45 toneladas de óleo diesel, os tanque de água de água potável completos, um reservatório com cerca de 04 toneladas de sal, 200 litros aproximadamente de óleo lubrificante e de 3,5 a 4,0 toneladas de rancho, suficientes para uma viagem programada de 30 dias de duração. Disse que os tanques de água salgada foram enchidos na área da Baía de Guanabara, ficando das 09:00h até as 19:00h navegando naquele local para fazer compensação das bússolas, após o que esvaziou os tanques no. 5 de BB e BE, seguindo para Itaipú, esclarecendo que no dia anterior havia feito a mesma manobra de carregamento e que havia saído para Itaipú às 08:00h da manhã, regressando às 19:00h, pegando mar grosso durante o percurso, tanto na ida como na volta, não restando nenhum problema com a embarcação. Disse que caso o maquinista tivesse feito uma manobra errada com válvulas dos tanques de água salgada, a embarcação poderia ter sofrido instabilidade, acrescentando que caso houvesse uma manobra errada, o tanque levaria três a quatro minutos para esvaziar. Perguntado se fora informado pela Bigmar ou pelos Engenheiros responsáveis pelo projeto de como deveria sair para a zona de pesca, entretanto o Sr. Zbgniew M.Schlegel informara que o disco de Plimsoll deveria permanecer acima do nível da água, recomendação esta cumprida na baía de Guanabara, com todos os tanques de água salgada, no dia da viagem. Negou qualquer problema no rack de pesca. Disse que durante a viagem as comportas de BB e BE localizadas no galpão das tinas estavam abertas, não sabendo precisar, no entanto, se no momento do

acidente continuavam abertas. Estava estimado trazer 150 toneladas de pescado, que deveriam ser armazenadas nos tanques nº 1, 3, 4 e 5 BB e BE, com a preocupação de que a embarcação estivesse com o disco Plimsoll acima do nível de água. O depoente tem uma experiência de 27 anos trabalhando em embarcações tipo atuneiros, no entanto não sabia informar o que poderia ter causado o naufrágio do “TUNAMAR”. Finalmente disse que a tampa que cobria o tanque nº 5, possuía borboleta em volta, era de madeira lisa com pequenas aberturas no centro, para fazer verificação do tanque e que durante o adernamento poderia ter havido entrada de água do mar para esse tanque.

José Idalmiro de Brum – motorista de pesca – 1º condutor as fls. 132/133 disse que todo o maquinário foi revisado e que estava pronto para a viagem. Disse que antes do acidente, fizera quatro viagens a bordo do “TUNAMAR”, sendo as três primeiras para testes de máquinas e estabilidade, ocasião em que estavam presentes os engenheiros que mandavam encher os tanques de um bordo, um a um, e depois a mesma manobra no bordo oposto, ocorrendo inclinação normal de cerca de 10 graus. Disse que na quarta viagem, esta à Angra dos Reis, saiu por volta das 08:00h, com cerca de 30 pessoas a bordo entre tripulantes e familiares, fazendo uma viagem de confraternização, não chegando a atracar, voltando ao Rio de Janeiro por volta das 19:00h; que quando voltavam, já entrando na baía de Guanabara, o depoente mandou esvaziar um tanque (de água salgada) de cada bordo, tendo em vista que tinham feito a viagem com 2 tanques de cada bordo parcialmente cheios. No momento da manobra o segundo condutor abriu a válvula do tanque de BB com maior abertura do que a do tanque de BE, fazendo com que a embarcação inclinasse para BE cerca de sete graus, e logo detectado o problema, o depoente desceu à praça de máquinas e mandou o segundo condutor inverter a manobra. Vinte minutos depois a embarcação estabilizou. Disse que na fatídica viagem o depoente exercia a função de primeiro condutor da embarcação e que momentos antes do acidente, cerca de 01:30h, passou o serviço e foi dormir. Cerca das 02:30h acordou com o estouro

de lâmpadas e o adernamento da embarcação, observando ainda que as máquinas paravam rapidamente deixando o navio às escuras. Dirigiu-se, então, para a popa de onde observou que a água do mar estava entrando na embarcação já totalmente adernada. Confirmou a existência de alarme de porão, este inclusive testado antes da saída, esclarecendo que o alarme não funcionou visto a embarcação ter adernado em 2 minutos e ficado sem energia no mesmo momento devido à entrada de água pela porta da casa de máquinas. Disse que quando passou o serviço ao 2º condutor, tudo estava funcionando normalmente; que a rotina de lastreamento era realizada diariamente, cerca das 08:00h. Negou ter mandado fazer algum tipo de lastreamento quando passou o serviço, esclarecendo que naquela viagem ainda não se fizera tal operação. Não soube a que atribuir como causa do acidente, como também não poderia informar se algum tanque de água salgada teria arrebentado. Finalmente, disse que o material utilizado na confecção dos tanques foi compensado naval, revestido por fibra de vidro, entremeado por poliuretano, material esse normalmente usando nesse tipo de tanque. Terminou seu depoimento dizendo que por várias vezes haviam enchido e esvaziado os tanques sem que problema de rachaduras ou furos fossem observados.

Jorge Juvenal Roncálio – pescador, às fls. 134 disse que por volta das 02:30h foi acordado pelos gritos do mestre da embarcação, que pelo megafone informava ao timoneiro a direção que este deveria navegar. Nesse momento, o depoente observou que a embarcação estava adernando para BE, avisando assim aos companheiros, tendo em vista que esse adernamento era diferente daqueles que já havia presenciado, ou seja, esse era um adernamento constante. Levantou-se do beliche e foi para a popa da embarcação, e quando passava perto dos tanques de água salgada ouviu um estouro, não sabendo informar, no entanto, de onde vinha. Observou, ao chegar à popa, com muita dificuldade de equilíbrio, que o barco ainda estava com energia, porém não havia penetração de água do mar para bordo, apesar da casaria e o mastro já estarem tocando na água. Disse, com

certeza, o navio ficou às escuras mesmo antes do alagamento, visto a porta de entrada para a casa de máquinas ficar para a ré da embarcação e até aquele momento a água ainda alcançara aquele nível. Atribuiu a parada das máquinas, provavelmente devido a arrebentação de algum dos tanques.

Finalmente disse ter ouvido de alguns colegas que haviam solicitado ajuda ao rebocador de Alto Mar “CAMOGLI” e este não ter ajudado.

Edson José Rodrigues, contramestre, às fls. 135 disse que 10 minutos antes do acidente foi acordado para assumir o timão pois o timoneiro do horário estava encontrando dificuldades para manter o rumo, haja vista que a visibilidade naquele momento não estava muito boa, além do que, havia vários barcos de pesca pela proa e assim que o depoente assumiu, aprumou a embarcação e a visibilidade logo melhorando. De repente, o barco começou a adernar para BE e as manobras para aprumar a embarcação não surtiam o efeito desejado. Em menos de 2 minutos a embarcação adernou completamente. Na ocasião o estado do mar era bom com ventos moderados. Atribuiu como causa provável do acidente a um possível estouro de um dos tanques de água salgada.

Fourteau Alain Fernand Raimond, pescador profissional, às fls. 136/138 disse ser o responsável pela parte de refrigeração da embarcação e que fizera uma viagem antes daquela do acidente, saindo do Rio de Janeiro para Itaipu, com todos os tanques de água salgada e doce completamente cheios e os de óleo com combustível suficiente para ir e voltar, informando que essa viagem teve o objetivo de testar a flutuabilidade da embarcação e dos tanques, esclarecendo que nenhuma anormalidade foi notada durante os testes que começaram com o enchimento simultâneo dos dois tanques de número dois e três de BB e de BE, logo após encheu os de número quatro e cinco, também de BB e de BE, passando a encher logo após o tanque de serviço. Disse que navegou durante uma hora e meia com os tanques totalmente cheios. Realizando a manobra de esvaziamento de

todos os tanques da mesma forma que foram enchidos sem que fosse observada quaisquer irregularidades e seguida enchendo dois tanques sendo um de BB e um de BE com cerca de três quartos de água, atracou na Ilha da Conceição. A viagem durou cerca de seis horas. Na ocasião o mar estava um pouco mais agitado do que aquele enfrentado no dia do naufrágio. O vento era normal. Disse que o responsável pela manobra de enchimento e esvaziamento dos tanques foi o Sr. Hélio, Técnico em refrigeração, acompanhado do depoente. Disse que na viagem que culminou com o naufrágio o depoente era o responsável pela refrigeração da embarcação que compreendia os tanques de água salgada e frigoríficos. Disse que no momento do acidente estava dormindo, sendo acordado pela inclinação da embarcação. Ao sair do camarote, já com água até o pescoço, o depoente verificando que a casaria já estava tocando no nível da água se dirigiu para cima da casaria, esclarecendo que nesse momento a embarcação já estava apagada e que não ouviu qualquer estouro. Não percebeu entrada de água do mar na casa de máquinas, tendo em vista não haver aberturas nas laterais por onde a água do mar pudesse penetrar, acrescentando que havia somente a entrada da casa de máquinas, localizadas a ré da embarcação, e que nesse momento já estava a um metro e meio aproximadamente do nível do mar. Disse que não havia programação para realização de manobras de lastreamento para aquele período. A embarcação estava carregada: óleo diesel : tanque nº 01 com 15 toneladas, tanque nº 02 BB e BE 7,5t cada, tanque nº 03 BB e BE 4t cada e tanque nº 04 10t; Água salgada: tanque central nº 01,-vazio; os tanques nº 02 BB e BE: 15 ton. em cada; os de nº 03 BB e BE 20t em cada; os de nº 04 BB e BE: 31t em cada; os de nº 05 BB e BE vazios, os tanques nº 06 BB e BE 18t em cada. Água doce: 02 tanques de BB e BE com 7,1 ton. em cada, tanque de vante com 23,6 ton.

Disse que a embarcação possuía alarme de porão, este localizado por ante a ré do porão número cinco e que o mesmo não funcionou devido à inclinação demasiada do barco. O barco possuía sistema de iluminação de emergência, este localizado na praça de

máquinas, cerca de 1,5m de altura por BE, provavelmente não foi acionado devido ao adernamento da embarcação para BE. Atribuiu como provável causa do acidente ao rompimento de um dos tanques de água salgada.

Sérgio Roberto Roncálio, pescador, às fls. 138, disse que estava dormindo, quando foi acordado com a embarcação já totalmente adernada para BE, não sabendo portanto relatar o que ocorreu, além do que ficou preso no camarote por alguns minutos, logo depois saiu para o corredor de acesso aos tanques de água salgada, ficando ali até o dia clarear quando conseguiu sair em direção a parte externa da embarcação, dez minutos depois a embarcação começou a afundar. Finalmente atribuiu como causa do acidente ao provável rompimento de um ou mais tanques visto terem sido confeccionado com o material inadequado e insuficiente para suportar a pressão interna que a água fazia.

Manoel Peixoto – pescador, as fls. 138v/139 disse esteve no timão até cerca de 3 minutos antes do acidente e a embarcação aprumada e desenvolvendo uma velocidade a 08 milhas/h. O mar estava calmo, vento normal e com pequena cerração. Atribuiu o acidente a um provável rompimento de um ou dois tanques de água salgada.

Marco Antônio de Oliveira – pescador, às fls. 139v, disse que no momento do acidente estava dormindo, nada podendo relatar a respeito. Atribuiu o acidente a um provável rompimento de um dos tanques.

Wlamir Bravo dos Santos – pescador, às fls. 140/140v disse que quando do retorno da viagem a Angra dos Reis, observou pequena inclinação de cerca de dez graus no barco, e segundo ouvira dizer, provocada por uma manobra errada de válvulas dos porões de isca. Disse que no momento do acidente estava dormindo sendo acordado pelos colegas. Atribuiu o acidente a um provável estouro de algum dos tanques de isca.

Sandro Jorge Neves Brito – pescador, às fls. 140v/141 disse que cerca das 02:20h quando se levantou para ir ao banheiro, tudo estava normal, porém alguns minutos depois ao retornar para o seu beliche, percebeu o barco adernar rapidamente para

BE. Atribuiu o acidente a um provável rompimento de um dos tanques de isca viva. Finalmente disse ter ouvido Jorge Roncalio comentar que a porta lateral, por onde se embarcava as iscas, estava aberta mas quando do acidente, alguns companheiros tentaram sair, a porta correu, fechou e travou.

Sebastião de Azevedo Pires – pescador as fls. 141v.142, disse que momentos antes do acidente, acordou com os gritos do mestre da embarcação dando ordens pelo megafone. O depoente então se levantou e ficou conversando, no corredor dos tanques de água salgada, com companheiro Felipe, e como estava entrando vento e respingando água, fecharam a porta lateral de BE, esclarecendo que essa porta normalmente ficava aberta, aliás vinha aberta desde Maricá. Logo em seguida, a embarcação começou a adernar. O depoente se dirigiu ao alojamento, acendeu a luz e avisou aos companheiros que o barco estava adernando e alagando. Em seguida, o depoente se dirigiu à popa, observando que o embarque de água se dava para a casa de máquinas. Nesse momento o navio apagou. Tudo isso aconteceu em menos de dois minutos. Não soube a que atribuir como causa do acidente.

Reinquirido (fls. 143), Sebastião de Azevedo Pires confirmou que durante a viagem, no domingo, quando foram cheios com água salgada, os tanques (tinas), de iscas vivas transbordaram, e que se avistou com o pescador João José quando acendeu a luz do alojamento para avisar ao pessoal para avisar ao pessoal que o navio estava emborcando.

João José de Oliveira Santos, pescador – às fls. 142/143, disse que seu último serviço guarnecendo o leme foi no quarto das 18:00h às 20:00h de 10/10/94 e após ser rendido pelo pescador Ricardo, desceu para jantar; que pegou um prato com comida e se dirigiu para corredor onde ficam situadas as bocas dos tanques de água salgada (iscas vivas), quando então percebeu uma pequena guinada com inclinação suficiente para que as tinas transbordassem. Na sua opinião houve o refluxo da água de esgotamento dos tanques, esclarecendo que o fato ocorreu por 02 (duas) vezes. Disse que estava deitado no

beliche, quando aproximadamente 20 min antes do barco adernar ouviu o companheiro Sebastião dizer “eu já falei, este barco está maluco”. Em seguida Sebastião acendeu a luz do alojamento e saiu em direção ao convés onde ficam as bocas dos porões de isca, constatando que o mesmo estava alagado, com aproximadamente quarenta centímetros de altura, água esta provenientes daqueles tanques. O depoente continuou ainda por mais algum tempo deitado, até que o Sebastião retornou, acendeu a luz do dormitório, chamando a todos para sair pois o barco que estava adernando. Atribuiu o acidente a um possível rompimento de uma das tinas. Finalmente disse que era normal a comporta lateral de BE onde entram as iscas ficar aberta, mas havia sido fechada minutos antes do acidente.

Ricardo Luiz de Castro, pescador profissional, na função de vigia de isca ou da navegação, às fls. 144/145 disse que rendeu o vigia da navegação João José, guarnecendo o leme por cerca de 20 minutos para que o companheiro fosse jantar. Nesse período a embarcação deu uma guinada de cerca de 10º (dez graus) para BE e quando o depoente tentou compensar para colocar no rumo que estava navegando, o leme demorou a obedecer, o fazendo em seguida de maneira rápida, obrigando o depoente a corrigir cerca de 50º. (cinco graus) a BB. Disse que há cerca de 15 anos trabalhava em embarcações com lemes hidráulicos idêntico aquele do “TUNAMAR” e até então não observara essa demora no atendimento do comando como a verificada no leme do “TUNAMAR”. Disse que quando o João José voltou do jantar e o rendeu, o depoente comunicou o ocorrido e que não havia gostado, ficando a partir de então preocupado com a situação. Disse que estava dormindo quando foi acordado pelos gritos de colegas que o barco estava com água e que iria afundar, daí então o depoente se levantou e saiu do alojamento, passou pelo convés onde ficavam as bocas das tinas, onde verificou a existência de pouca quantidade de água no local, no entanto a embarcação começava a adernar. Ao chegar à metade deste convés já não mais conseguia se apoiar no piso, passando então a se segurar

em uma barra de ferro que ia desde do convés inferior até o convés superior, na vertical, chegando, inclusive a sentar nessa barra já que naquele momento a inclinação era bem grande e a água transbordada das tinas já cobria suas pernas. Faltando cerca de três metros para sair desse convés, o depoente observou que o barco já estava totalmente adernado para em poucos segundos emborcar. Atribuiu o acidente as saídas de água dos tanques de água salgada (tinas) que com a inclinação sofrida pelo barco teriam ficado vedadas fazendo com que a água sugada do mar para os tanques, através das bombas, transbordassem no convés, aumentando a inclinação do barco, esclarecendo que as bombas ficavam ligadas continuamente e que as saídas de água das tinas para o mar ficavam próximas a linha d'água e que em outras embarcações onde já trabalhara essas saídas ficavam bem acima da linha d'água. Disse ainda que cada uma das tinas tinha duas saídas com aproximadamente cem a cento e vinte milímetros de diâmetro. Finalmente, disse que o número de tanques era normal para o tamanho da embarcação “TUNAMAR”, no entanto, achava os mesmos muito grandes e sua localização não permitia que em caso de rachadura ou rompimento houvesse o escoamento da água.

Luiz José Machado – 3º Sg. AgCabo da Capitania dos Portos em Cabo Frio, que estava de serviço as fls. 147 disse que tomou conhecimento do naufrágio através do Oficial de Serviço do IEAPM, por volta das 07:00h de 11/10/94. Não recebeu qualquer informação do RM “CAMOGLI”, via rádio. Disse que por volta das 08:15h, se dirigiu à Marina dos Pescadores em Arraial do Cabo, para dar cobertura aos acidentados acionando os meios disponíveis, conforme determinado pelo Agente Substituto da Capitania dos Portos em Cabo Frio. Falou com o comandante do rebocador “CAMOGLI” informando que uma embarcação de grande porte havia naufragado e com sobreviventes nas imediações, e solicitou ao referido comandante que se possível, se dirigisse à área do acidente, tendo o Comandante do R/M “CAMOGLI” respondido que não estava entendendo (o comandante é italiano). Em seguida, o depoente solicitou ao Sr. Wallace da

Agência Marítima Nogueira, Agenciadora do Rebocador “CAMOGLI”, que naquele momento passava no local, para que fizesse contato com o comandante do “CAMOGLI”, assim fazendo o Sr. Wallace em português claro. Alguns minutos depois o Sr. Wallace informou ao depoente que comandante do “CAMOGLI” respondera que só sairia com autorização da Petrobras. Imediatamente, o depoente determinou ao proprietário da embarcação “VEJA”, ali atracada, a se dirigir ao local do acidente, no que foi prontamente atendido. Disse que os dezessete sobreviventes foram resgatados pelo B/P “GRICARE”. Finalmente disse que o pescador Isaque falara ao depoente que havia comunicado do naufrágio ao comandante do R/B “CAMOGLI”.

Wallace Leite Nogueira – sócio proprietário da Agencia Nogueira Serviços de Despachos Marítimos Ltda., às fls. 148 disse conhecer o comandante do R/B “CAMOGLI”, e que a pedido do Sg Machado fez o contato com aquele comandante e em seguida passou a fonia para o Sg.Machado, no entanto o depoente ouviu parte da conversa , inclusive o comandante dizer que só poderia sair do local com autorização da Petrobras, esclarecendo a conversa foi no idioma português.

Zbigniew Marcin Schlegel – a época sócio da Empresa Bigmar, Sócio proprietário da Empresa Bigmar Rebocadores S/A., as fls. 149/150 disse que supervisionou as obras de alteração no B/P “TUNAMAR”; foram construídos 4 (quatro) porões (tanques): os de nº 4 BB e BE e os de nº 5 BB e BE (tanques de água salgada – isca viva) na popa; um rack na lateral do B/P, da popa até meio navio; uma gaiúta e uma rampa para içamento da panga (na popa). Disse que não houve engenheiro acompanhando as alterações feitas no B/P “TUNAMAR”, esclarecendo que as alterações foram feitas de acordo com o projeto. O próprio depoente armou a embarcação, junto com o Sr. Abel, uma vez que o Sr. Ciro M. Azambuja não tinha experiência. Disse que foi realizada prova de estabilidade com o acompanhamento do Engenheiro Naval Paulo Roberto Almada e que os testes foram realizados com a embarcação leve e em condições boas de mar e

vento. Confirmou também que foram realizados testes com a embarcação pesada, ou seja, nas condições aproximadas daquelas quando saiu para a viagem que culminou com o acidente. Disse que o disco de Plimsoll estava na linha normal de carga e que os esgotos estavam acima do nível da água. Os esgotos, em número de dois para cada tanque, davam saída para BB, esclarecendo que a capacidade de saída em diâmetro era o dobro da capacidade de entrada. Disse também que na viagem à Angra dos Reis, numa manobra de válvula dos tanques de água salgada (iscas vivas), o barco adernou para BB, devido a uma abertura maior da válvula de BE. Disse, ainda, que as alterações realizadas no B/P “TUNAMAR” foram feitas nas dependências da Empresa Bigmar, acrescentando que a embarcação estivera fora de tráfego por longo tempo, não sabendo, assim, informar se a Capitania teria concedido licença para efetuar as alterações. Acredita que o estaleiro da Bigmar, era autorizado e credenciado pela Diretoria de Portos e Costas. Disse que as alterações efetuadas foram frutos de uma viagem que o depoente fez a Itajaí junto com o Sr. Abel e o Engenheiro Ataíde da Empresa Maclaren para visitar barcos atuneiros com características idênticas aquelas projetadas para B/P “TUNAMAR”. Tirou fotografias e de posse destas, chamou um engenheiro naval para fazer o projeto, assumindo o depoente a execução da obra, contratando pessoal especializado, enquanto o depoente supervisionava os trabalhos executados. Disse que na confecção dos tanques foram utilizados: compensados naval de vinte e cinco milímetros, revestidos com fibra de vidro, poliuretano e armação interna de aço, o rack foi confeccionado com material tubular em aço galvanizado de três polegadas, com piso em forma de grade. O mastro e a gaiola, em aço e madeira, respectivamente. Não soube informar o que poderia ter causado o acidente. Finalmente disse que os Srs. Antônio Roque de Almeida e Hélio Francisco dos Santos estavam embarcados, porem sem constar da lista de tripulantes por não houvera tempo hábil para embarcá-los formalmente.

Reinquirido (fls.163), Zbigniew M. Schlegel disse que pretendia empregar o B/P “TUNAMAR” na pesca de atum utilizando iscas vivas, com previsão de saída do porto de origem com 50 (cinquenta) toneladas de óleo diesel, 800 litros de óleo lubrificante, 50 a 100 litros de óleo hidráulico, gêneros alimentícios para 60 dias. Não sabia que existia a “Condição de saída B” do Manual de Trim, informando que somente poderia carregar 35% (trinta e cinco por cento) de consumíveis, motivo pelo qual não passou ao mestre da embarcação qualquer esclarecimento a respeito. Disse que os tanques de isca viva possuíam tampas mas que seriam fechadas após o recebimento de atum; que não existia memorial de cálculos para os tanques, estes contruídos por ele e o pessoal contratado em Itajaí. Finalmente disse que os tanques de água salgada tinham setenta centímetros de altura.

Cristóvão Maria Jorge Schlegel – na ocasião sócio da Empresa Bigmar, às fls. 151 disse que acompanhou, indiretamente, o planejamento das alterações, pagando todas despesas referentes às alterações e prontificação da embarcação. O projeto das alterações foi realizado na própria Bigmar e o de docagem no Estaleiro Wilson, Sons S/A., sendo a execução supervisionada pelo Engº Jofre Silveira Alonso da Costa, acrescentando que participaram dos projetos de alterações, os também Engenheiros Navais Paulo Roberto Almada, Júlio C. de Souza Júnior, Jofre Silveira Alonso da Costa. O B/P “TUNAMAR” foi segurado junto à Bamerindus Seguradora S/A., pelo valor de R\$ 1.650.000,00 (um milhão e seiscentos e cinquenta mil reais) e seguro em favor de cada tripulante em torno de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) ou R\$ 20.000,00 (vinte mil reais). Confirmou o contrato de arrendamento firmando entre a sua empresa e o Sr. Ciro Moraes Azambuja, visto não haver interesse da Bigmar explorar a atividade pesqueira. Não soube a que atribuir como causa do acidente, entretanto, após conversas com os sobreviventes, alguns teriam afirmado que o mar estava calmo, outros tripulantes, que uma onda teria invadido o salão, outros, ainda, teriam dito que possivelmente um dos tanques de isca viva teria se

rompido, alegações estas analisadas pelo Engenheiro Jofre Alonso que as considerou impossíveis pois mesmo que tais fatos tivessem ocorrido, a água embarcada encheria o corredor central com cerca de vinte e cinco metros cúbicos, o que não interferiria na estabilidade e muito menos na fluidez do B/P “TUNAMAR”.

Ciro Moraes Azambuja – armador e arrendatário do B/P “TUNAMAR”, às fls. 152 disse que por ser amigo do Sr. Zbigniew M. Schlegel, foi convidado por este para ser arrendatário pelo período de 01 ano do B/P “TUNAMAR”, tendo em vista que dentro da empresa alguns sócios não queriam diversificar as atividades para pesca. Disse que não teve participação na armação da embarcação. Sua única atuação foi assinar as CIR dos tripulantes e outros documentos pertinentes àquela expedição, acrescentando sua atividade principal, como autônomo era a comercialização de telefonia celular, não tendo portanto qualquer experiência anterior, na atividade pesqueira.. Disse ter visitado, por duas vezes a embarcação ainda sob reparos. Não fechara qualquer contrato financeiro quanto à partilha de lucro, assunto este a ser discutido somente após o retorno do “TUNAMAR” daquela viagem. Finalmente disse ter sido escolhido como arrendatário da embarcação pela confiança que lhe dispunha o Sr. Zbigniew M. Schlegel.

João Carlos de Souza – pescador, às fls. 153 disse estava na escalada para o quarto de serviço de 00:00 às 02:00h de 11/10/94, ficando na vigia dos tanques de água salgada das 00:00 às 01:00h. Disse que a comporta de BB foi fechada por volta das 19:00h de 10/10/94, mantendo-se aberta a de BE. Tudo estava funcionando bem, tanto os tanques de água salgada como as bombas de esgotamento, enquanto a embarcação navegava através do piloto automático, faltando aproximadamente quinze minutos para as duas horas, o mestre da embarcação determinou que o depoente fosse guarnecer o leme, já que se aproximavam do Farol de Cabo Frio e com várias embarcações pescando naquela área, daí a necessidade de se navegar manualmente. Disse que há muito tempo atrás trabalhara em embarcações com leme hidráulico, e que encontrou dificuldades

quando assumiu o comando, o que fez com que a embarcação saísse do rumo 110° (cento e dez graus) que vinha navegando e fosse para o rumo aproximado de 135° (cento e trinta e cinco graus) e, quando o depoente fez a manobra para compensar, foi ao rumo aproximado de 80° (oitenta graus) quando então o depoente conseguiu manusear lentamente o leme, aprumando a embarcação no rumo 110° (cento e dez graus), esclarecendo que na condição que o mar estava, mesmo com 50°. (cinquenta graus) de inclinação para qualquer bordo a embarcação não adernaria. Disse que quando passou o serviço alertou o seu sucessor e que o mesmo tomasse cuidado pois sendo o leme hidráulico, qualquer toquezinho, o leme responderia prontamente. O depoente passou o serviço, acompanhando a navegação por cerca de cinco minutos e em seguida desceu e foi dormir. Estava deitado, já no estado de sonolência, relaxando o corpo, quando ouviu o companheiro Sebastião gritar que a embarcação estava “cheia de água” e se continuariam ali deitados”. Alguns companheiros se levantaram e correram em direção ao convés e o depoente acreditando tratar-se de uma piada do companheiro continuou deitado. Passados alguns minutos, o depoente percebeu que o barco estava realmente adernando, pulou então do beliche e saiu correndo, encontrando dificuldades para atravessar o convés, onde se situavam as bocas dos tanques de água salgada, e que se encontrava alagado. Não soube a que atribuir como causa do acidente, entretanto na sua opinião a embarcação era muito comprida e com pouca largura e possivelmente as alterações nas suas características iniciais poderiam ser causa do acidente.

Luís Felipe da Mata Machado, pescador, às fls. 154/155 disse que ao assumir o serviço das 02:00h às 04:00h como vigia verificou que as bombas estavam funcionando normalmente e que os tanques de água salgada, contendo iscas estavam íntegros. Quando entrou de serviço ficou conversando com o companheiro Sebastião no corredor das tinas, ou seja no primeiro convés e por volta das 02:15h sentindo frio, pediu ajuda do Sebastião para fechar a comporta de BE. Em seguida o mestre o chamou ordenando-o avisar ao 2º

condutor maquinista (Hélio), para que apagasse o holofote de popa, assim o fazendo, retornou dando o pronto, quando verificou que a embarcação estava adernando para BE, o contramestre que estava no timão, pediu ao depoente avisar ao mestre da embarcação. Ao passar a informação, o mestre mandou o depoente verificar com o maquinista o que estava acontecendo, não houve tempo, a embarcação adernara completamente. Ao constatar a entrada de água pela porta do convés de popa que dava acesso ao tanque nº 5, este aliás vazio, fez com que a embarcação adernasse mais rapidamente. O depoente conseguiu subir, alcançando a bolina onde ficou sentado por cerca de dez minutos para em seguida pular na água e com ajuda de outros colegas se afastou da embarcação. A embarcação começou a adernar cerca das 02:30h. Disse, ainda, que a embarcação navegava com a comporta de BB sempre fechada e a de BE aberta, esta fechada pelo depoente hora antes, quando conversava com um companheiro. Disse que tão logo o mastro tocou na água, o depoente observou a água do mar invadindo a casa de máquinas, momento em que as máquinas pararam deixando a embarcação sem energia. Na ocasião o mar estava calmo com pequenas marolas e uma pequena aragem do sudoeste. Atribuiu o acidente a um possível rompimento de algum tanque de água salgada. Finalmente disse que soube através do Isaque que houve omissão de socorro por parte do R/B “CAMOGLI”.

Rinaldo Marques Ferreira – pescador, às fls. 156 disse que deu serviço de vigia da isca e navegação, no quarto das 18:00h as 20:00h de 10/10/94, sem que qualquer anormalidade fosse observada. Disse que as comportas da BB e BE foram mantidas abertas durante toda a viagem. Os tanques de água salgada estavam íntegros e os esgotos funcionando bem. Disse que momentos antes do acidente o depoente fora ao banheiro e quando voltava para o seu beliche, ouviu o grito do companheiro Sebastião gritar que o barco ia afundar, o depoente então saiu correndo em direção à popa quando observou

que a comporta de BB estava aberta, e por achar ser perigoso não a utilizou. Não soube a que atribuir o que poderia ter dado causa ao acidente.

Givaldo José da Silva – pescador – (fls.156v/157) disse que no dia 10/10/94 deu serviço de vigia da navegação no quarto das 23:00h as 00:00h, esclarecendo que não recebeu adestramento para operar aquele tipo de leme hidráulico, entretanto caso se fizesse necessário o seu manuseio, o depoente chamaria alguém para ajudá-lo. Disse que durante o serviço nada observou de anormal, contudo, achou estranho o barco estar no piloto automático e apresentar uma inclinação, em movimentos lentos, de 10º (dez graus) a BB e ora 10º (dez graus) a BE. Disse ter ouvido comentários de alguns colegas da Ilha da Conceição que a embarcação era um fundo de prato, um cemitério; muito perigoso, pois os colegas teriam observado que quando o barco estava pesado, ficava muito assentado, mesmo sem estar nas condições daquelas da última viagem, ou seja, totalmente carregado. Atribuiu o acidente ser o barco comprido e estreito e estar com muito peso.

Antônio Manoel Rosário de Souza – pescador, as fls. 158 disse que quando a embarcação saiu da boca da barra do Rio de Janeiro e guinou para BE, o depoente sentiu a embarcação com jogo lento além da conta para BB, observando ainda, que em outras vezes acontecia o mesmo, chegando mesmo a comentar com alguns colegas e até mesmo pensar em abandonar a embarcação quando chegassem a Itaipú, no que foi acompanhado por alguns colegas, idéia essa logo descartada face a “guerra dos colegas”.

Disse que na 2ª feira, 10/10/94, no período das 05:00 as 19:00h, o depoente ficou iscando a bordo da panga, nas imediações o “TUNAMAR”. Disse que o disco de Plimsoll estava com água a nível de sua marcação normal, os esgotos das tinas estavam acima do nível da água e o rack de meio navio estava tocando na água. Disse que foi acordado pelos gritos do companheiro Sebastião, conseguindo sair da embarcação com muita dificuldade. Atribuiu o acidente, a alguma manobra brusca do timoneiro.

Jofre Silveira Alonso da Costa – Engenheiro Naval, as fls. 159 disse que todas as alterações a seguir enumeradas foram realizadas antes da prova de inclinação: Porões de iscas vivas ou tanques de água salgada nº 4 e 5 BB e BE já existiam com um único porão; os porões 2 e 3 já existiam, porém foram subdivididos em 4 (quatro), foram instaladas 9 (nove) bombas nos corredores dos porões e toda tubulação necessária; Rampa da panga e 01 tanque de água salgada, subdividido em dois na popa; Gávea; rack de pesca; uma esteira para o transporte de pescado; um recipiente para servir de depósito de sal localizado na proa; Rearranjado o bico de proa; Guincho de proa e outro na popa, esclarecendo não acompanhou qualquer das alterações acima, só conhecendo o projeto da gávea, nada sabendo informar sobre os demais projetos. As alterações foram feitas nas dependências da própria Bigmar. Disse que foi responsável pelo acompanhamento das vistorias a seco da embarcação em 03/06/94 e flutuando em 15/08/94, que transcorreram sem anormalidades, esclarecendo que na ocasião a embarcação não estava em condições de carregamento para viagem. Não soube a que atribuir como causa do acidente.

Júlio César de Souza Júnior – Engenheiro Naval, as fls. 160 disse que teve participação no projeto inicial, gerando a concepção do projeto, não tendo, no entanto, o depoente participado nem do projeto básico, nem do projeto de detalhamento, não sabendo informar, portanto, quem foi o responsável pelos referidos projetos. Disse que a partir dos planos originais da embarcação, foi verificado “in loco” sua veracidade e trabalhando a partir daí: plano de linhas, curvas cruzadas e hidrostáticas eram originais da embarcação, que só colocou na forma que atende os requisitos cobrados pela DPC. O plano de capacidade, depois das modificações propostas foi confeccionado. O perfil estrutural era o já existente. Manual de TRIM e Estabilidade Preliminar confeccionados a partir das modificações propostas.

Reinquirido (fls. 164) Jofre Silveira Alonso da Costa disse que o ponto de alagamento progressivo considerado foi fornecido pelo Engº Paulo Almada, que

desconhecia a subtração de informação sobre o do limite do calado no Folheto de Estabilidade Definitiva, conforme consta do Manual Preliminar, que revendo a condição 2 do Manual de TRIM e Estabilidade foi considerado 35%, onde se lê 100%, provavelmente , erro de digitação. Disse que não foi estudada a condição de 100% de consumíveis por considerar 35% suficiente para operação da embarcação e que esta limitação poderia ter sido discutida com o armador. Não soube a que atribuir como causa do acidente.

Paulo Roberto Almada – Engenheiro Naval as fls. 161 disse que foi o responsável pelas provas de inclinação e cálculos de estabilidade definitiva, não sabendo informar quem teria sido o responsável pelo projeto e confecção dos tanques. Disse que a prova de inclinação foi realizada de acordo com a PORTOMARINST 21-10 e os cálculos de estabilidade de acordo com a PORTOMARINST 21-09, adotando-se o critério de acordo com as Condições do Manual de Estabilidade, ou seja, os tanques que estivessem cheios considerar-se ia superfície livre igual a zero, os que não estivessem nessas condições considerar-se ia a superfície livre indicada no mesmo Manual.

Reinquirido (fls. 165/166), Paulo Roberto Almada disse que o ponto de alagamento progressivo considerado nos estudos de estabilidade foi a porta de acesso à praça de máquinas. As escotilhas dos tanques de água salgada (iscas vivas) possuíam braçolas de aproximadamente 30 centímetros e deveriam possuir sistema de fechamento que garantissem sua estanqueidade, conforme Regulamento da Borda Livre, não sendo, portanto, considerada contributiva para o alagamento progressivo, acrescentando que a soleira da porta de acesso à praça de máquinas tinha 60 centímetros de altura. Quanto à condição nº 2 do Manual de TRIM e Estabilidade, foi considerado 35% (trinta e cinco por cento), existindo um erro de datilografia na descrição do item. Afirmou que não foi considerada a condição 100% (cem por cento), pois essa condição levaria a embarcação a ultrapassar seu calado máximo; que não considerou este fato como uma limitação e por

isto não transmitiu ao armador; na sua opinião o comandante da embarcação seria o responsável pelo carregamento da embarcação considerando o calado máximo constante na página das Características Gerais do Manual de Estabilidade Definitiva e que considerando a proximidade da costa, as condições de mar e vento e se a embarcação estivesse navegando respeitando seu calado máximo, considera que só um problema operacional poderia ter levado a embarcação a naufragar. Também pouco provável a ocorrência de falhas nos tanques de iscas vivas pudesse levar a uma destruição total do mesmo, conseqüentemente provocar o naufrágio da embarcação.

Serafini Antônio – Comandante do rebocador “CAMOGLI”, as fls. 162 disse que por volta das 06:00h o depoente foi acordado pelo Sr. Luigi Casini, Superintendente da Empresa FINARGE, proprietária do rebocador que estava a bordo fazendo inspeção do navio, avisando-o que um pescador subira a bordo do CAMOGLI, perdindo socorro, pois o seu barco havia naufragado. Indagado, o Sr. Casini não soube precisar o local exato do naufrágio. Em seguida, o depoente contactou a Agência da Capitania dos Portos em Cabo Frio, explicando o que estava ocorrendo quando foi informado que a Capitania já estava ciente da situação e que o depoente aguardasse instruções. Negou ter o Sg. Machado ou o Sr. Wallace feito contatos com o depoente. Por volta das 15:00h a Agência da Capitania de Cabo Frio indagando se caso houvesse necessidade de prestação socorro, estaria o depoente em condições de sair, e recebido do depoente uma resposta afirmativa.

Reinquirido (fls. 174), Serafini Antonio disse que foi o Imediato quem contactou o IEAPM e que não foi prestado socorro ao B/P “TUNAMAR”, porque o depoente estava aguardando instruções da Capitania, além de estar o “CAMOGLI” carregado com tubos e limpeza recente dos tanques de lastro, conseqüentemente, para que estivesse em condições de navegar, antes deveria encher os referidos tanques o que demoraria cerca de duas horas. Disse que não fez contato com o rebocador “PORTO FINO”, fundeado cerca

de uma milha, porque não pensou no momento, que nem o Sg. Machado nem o Sr. Wallace fizeram contato com ele.

Luigi Casini – Superintendente da FINARGE, as fls. 169 disse que estava embarcado a bordo do R/B “CAMOGLI” para fazer inspeção no sentido de preparar a embarcação para vistoria de renovação de contrato com a Petrobras, quando na manhã de 11/10/94 após acordar, dirigiu-se ao passadiço para tomar um cafezinho, quando avistou uma pessoa estranha à tripulação conversando com o imediato e este fazendo contato com a Agência da Capitania dos Portos do Estado do Rio de Janeiro em Cabo Frio, foi quando o depoente tomou conhecimento do naufrágio do aludido barco. Disse que o náufrago, mostrou na Carta Náutica, sem indicar o local preciso do acidente, a área provável do naufrágio. Em seguida, enquanto aguardavam instruções da Agência da Capitania dos Portos em Cabo Frio o depoente foi ao encontro do Comandante narrando exatamente o que ouvira. Disse que o R/B “CAMOGLI” estava carregado com tubos para preparação de linhas para BGL e os tanques de lastros e água portátil estavam vazios, esclarecendo que acabavam de ser limpos para vistoria da Petrobrás ficando a embarcação assim, sem condições para sair de imediato, esclarecendo que levariam cerca de três horas para lastrear e colocar a embarcação em condições para navegação.

Alcidnei Aparecido Martins – Imediato do RM “CAMOGLI”, as fls. 173 disse por volta das 05:40h de 11/10/94, subiu a bordo um pescador solicitando fazer uso do VHF para contatar a Capitania (AgCabo) e não conseguindo, o depoente contatou o IEAPM. ficando aquele órgão de entrar em contato com a Base Naval de São Pedro da Aldeia, após o que o depoente relatou os fatos ao comandante e ao Sr. Casini. Acredita que R/B “CAMOGLI” não suspendeu por estar carregado com tubos e os tanques de lastro vazios por estarem sendo preparados para vistoria de renovação de contrato com a Petrobras e seria um grande risco sair naquelas condições.

Juntados aos autos (fls. 175/384) Memorial Descritivo, Arranjo Geral em Configuração Final, Plano de Linhas, Curvas Hidrostáticas, Plano de Segurança, Manual de Trim e Estabilidade Preliminar, Manual de Trim e Estabilidade Definitivo, Curvas Cruzadas, Perfil Estrutural, Seção Mestra, Plano de Capacidade, Certificado de Borda-Livre, Prova de Inclinação, Bilhete de Seguro DPEM, Carta náutica contendo rumo e derrota, especificando o ponto do naufrágio, Certidões de óbito das vítimas fatais, Registro de Estaleiro da Empresa Bigmar S/A (Mensagem P-071204Z/ABR/95 da CPRJ, informa que não consta estaleiro de propriedade da Empresa Bigmar Rebocadores S/A, nem Bigmar Navegação Indústria e Comércio (P-0812027/MAR/95) Fotos da embarcação antes, durante e após as alterações. Informações sobre a vazão das bombas que enchiam os tanques de água salgada. Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) dos Planos do B/P “TUNAMAR”. Apólices de seguro da embarcação de pesca “TUNAMAR” e dos seguros individuais dos tripulantes. Ofício nº 002, determinando içamento da embarcação com resposta da Bigmar Laudo de Vistoria para seguro da embarcação realizada por Joacyr de Almeida Consultorias, Croqui da divisória longitudinal (Confecção dos tanques de água salgada, Parte de Ocorrência do Naufrágio do B/P “TUNAMAR”. Boletim Meteorológico, Relatório de Perícia Técnica Pedido de Despacho do B/P “TUNAMAR”, Declaração de Vistoria à seco assinada pelo Engº naval Jofre Silveira Alonso da Costa, Certificado Nacional de Segurança de Radiocomunicações Licença de Estação de Navio, Permissão Prévia de Pesca , Documento Provisório de Propriedade emitido pela Capitania dos Portos do Estado RJ, Cartão de Lotação, Auto de Leilão, Escritura de Compra e Venda em nome do Sr. Henri Bueno, Contrato Social da Sociedade Comercial, por quotas, de responsabilidade limitada, Bigmar Rebocadores Ltda., Nota à Imprensa do Comando do 1º Distrito Naval sobre o naufrágio datada de 11/10/94 Idem, datada de 14/10/94, Comunicado da Bigmar S/A à imprensa, Ofício nº 2248 de 26/10/94 da CPRJ – Recusa de Socorro, Ficha de Registro de Naufrágio,

Certificado Internacional de Arqueação, Contrato de Arrendamento, 18) Termo de Vistoria de Renovação nº 3810054 VR 94 realizada em 07/06/94, Termo de Vistoria Anual nº 3810266 VA 94 realizada em 17/08/94, Lista de Tripulantes, Declaração de Vistoria que a embarcação está de acordo com os planos aprovados pela DPC, assinada pelo Engº Jofre Silveira Alonso da Costa e Bigmar Rebocadores S/A, Registros de ocorrências da 26ª DP – Cabo Frio – nº 001892/94 e 001895/94, Pedido de Despacho do rebocador “CAMOGLI”; Rol de Quesitos aos Peritos.

Os Peritos Oficiais, os Engenheiros Navais Cláudio da Silva Tarrisse Fontoura e o CC (EN) Sérgio Pinheiro Chagas, em exame pericial indireto (fls. 477/566), após examinarem os planos do B/P “TUNAMAR”, depoimentos e tudo que pudesse servir como objeto elucidatório e respondendo aos quesitos formulados pelo Encarregado do Inquérito (fls.) concluíram que:

01 – O B/P “TUNAMAR” ao partir para a zona de pesca no dia 11/10/94, violava os critérios de estabilidade e Borda-Livre estabelecidos PORTOMARINS 21-09 (“Critérios de Estabilidade”) e 21-02 (“Regras e Procedimentos para Determinação da Borda Livre das Embarcações Nacionais”); Transportava consumíveis (óleo e aguada) a cerca de 75% de sua capacidade máxima quando, para aquela circunstância de saída para a zona de pesca, esta carga estava limitada pelo Manual de Trim e Estabilidade em 35% da capacidade total (condição nº 2 do Manual de Trim e Estabilidade), havendo portanto, um excedente, em consumíveis, de cerca de 30 toneladas. Na condição do acidente, o B/P “TUNAMAR” também tinha cheio seu tanque de lastro (pique tanque de vante), o que totalizaria em cerca de 50 toneladas o excesso de peso em relação à condição nº 2 do Manual de Trim e Estabilidade;

02 - Apesar de ter havido desrespeito aos Critérios de Estabilidade e Borda Livre em razão do estado de carregamento em que se fez ao mar, embora não pudesse ser dita determinante para seu emborcamento, foi, inquestionavelmente, o principal fato

gerador do acidente. Isto porque subtraiu à embarcação os necessários recursos de resposta às solicitações dinâmicas impostas pelo mar e pela operação normal do barco quanto à estabilidade e flutuabilidade impostas pelos critérios das PORTOMARINST 21-02 e 21-09, que seriam de irrelevantes consequências e, neste caso, tornaram-se causas contribuintes do acidente;

03 – A análise da condição de carregamento nº 2 (“condição de saída B – saída para a zona de pesca”) revela erro no valor atribuído ao item relativo a “consumíveis” que, embora indicando a hipótese de 100% da capacidade de embarque daqueles gêneros, aplica aos cálculos o valor correspondente a 35% daquela capacidade.

Afastada deve ser a hipótese de erro de digitação, em que equivocadamente ter-se-ia indicado 100% ao invés de 35% correspondente ao valor usado para os cálculos (38,5t) isto porque, admitiu-se como limite máximo de consumíveis o percentual de 35% na partida para a zona de pesca, não só viola expressa determinação da PORTOMARINST 21-09, em seu item 2.1.a. como revela uma limitação grave à autonomia da embarcação, inviabilizando seu uso econômico, vale dizer a imprestabilidade comercial do pesqueiro, não podendo ser, portanto, admitida como hipótese pré-determinada do projetista, mas claramente um erro na manipulação dos dados para cálculo.

Em resumo: O calculista adota como hipótese de carregamento para a condição nº 2 (condição de saída B), plena carga para os consumíveis. Errou, não ao indicar 100% como hipótese de carregamento, visto que é hipótese necessária por força normativa e prática, mas ao aplicar o peso de 38,5t, correspondente a 35%.

Extrato da PORTOMARINST 21-09:

“2.1.a. – os barcos pesqueiros deverão ter um estudo de estabilidade realizado para a condição de partida para as zonas de pesca, totalmente abastecidos de gêneros e óleo”;

04 – Quanto à causa do acidente ter sido provocada por rompimento de um ou mais tanques de iscas vivas (tanque de água salgada), ficou constatado pelo estudo técnico (laudo pericial) que seria inadmissível a hipótese de rompimento, no entanto, tão somente “ad argumentandum”, considerando só a hipótese de rompimento, nem assim seria suficiente para causar o emborcamento do B/P “TUNAMAR”;

05 – O rompimento de tanque de isca levaria o barco a assumir uma banda superior a 4 graus que, se a BE, levaria ao transbordamento dos tanques de isca nos. 3 e 4, situação que, face à comprometida reserva de flutuação e estabilidade em que se encontrava a embarcação, dar-se-ia de forma continua até o embocamento do B/P “TUNAMAR”. No entanto, o rompimento dos tanques, por si só, não seria suficiente para causar o emborcamento do B/P “TUNAMAR”.

Que o transbordamento para o convés dos tanques de iscas vivas nº 3 e 4, cheios por ocasião do acidente, poderia ter contribuído para o emborcamento do B/P “TUNAMAR”, devido a precária situação de estabilidade e borda livre em que se encontrava. Como a descarga dos porões de iscas vivas para o mar era feita por gravidade, por BB, se o B/P “TUNAMAR” adernasse por BE de tal forma que a saída da tubulação de descarga desses tanques ficasse acima da abertura livre dos mesmos, a água transbordaria para dentro da embarcação e ficaria acumulada a BE enquanto o barco não retornasse à condição de banda nula, quando a água escorreria para o mar através das dalas (aberturas) existentes no costado, a BB. Como as condições de estabilidade e fluviabilidade da embarcação estavam bastante degradadas, ao assumir uma inclinação superior a cerca de 3 graus por BE, e se mantendo algum tempo nesta inclinação, o transbordamento continuaria, aumentando esta inclinação e contribuindo para que o barco permanecesse inclinado para BE, transbordando mais água dos tanques de isca. Este transbordamento contínuo acarretaria no emborcamento do B/P “TUNAMAR” antes mesmo da abertura do tanque nº 5 ser atingida.

Não há indícios de que o alagamento do tanque nº 5 tenha contribuído para o emborcamento do B/P “TUNAMAR”. Apesar de depoimentos que afirmam que o tanque foi alagado quando o barco adernou, as condições de estabilidade estavam tão comprometidas que, mesmo que o tanque nº 5 estivesse fechado de modo estanque, o emborcamento ocorreria em decorrência do transbordamento dos tanques de isca. No entanto, o fato do tanque estar vazio e sem fechamento estanque, reduz a segurança da embarcação, fazendo com que os critérios de estabilidade da PORTOMARINST 21-09 não sejam atendidos em qualquer condição de carregamento;

08 – O Disco de Plimsoll poderia ter sido um instrumento eficaz. Estava, porém, posicionado erradamente, em desacordo com o certificado de borda livre, que determinava ser posicionado a 720mm abaixo do vértice do trincaniz com o cintado. O disco de Plimsoll assim marcado, orientou erradamente o mestre, indicando como segura, situação comprometida.

Em resumo: o posicionamento correto do disco de Plimsoll teria sanado o erro de cálculo havido para a condição nº 02 (condição de saída “B”). Isto porque, ao tentar atingir aquela condição de carregamento, ver-se-ia ultrapassar a marca limite indicada pelo disco, obrigando a uma análise da situação e inspeção que seguramente terminariam por colocar a descoberto e em evidência o erro de manipulação de dado ocorrido pelo engenheiro projetista.

O disco de Plimsoll foi posicionado a cerca de 380mm acima da posição indicada no Certificado de Borda Livre. Tal erro iludiu o mestre da embarcação, subtraindo-lhe o último recurso hábil para evidenciar o grande risco sob o qual se encontrava o B/P “TUNAMAR”. A marcação do disco de Plimsoll no costado da embarcação é de responsabilidade do estaleiro, devendo este posicionamento ser verificado durante as vistorias do barco, realizadas por engenheiro naval.

O Encarregado do inquérito em relatório de fls concluiu que houve um conjunto de fatores, que contribuíram e culminaram para o naufrágio do B/P “TUNAMAR”, apontando como possíveis responsáveis:

Empresa Bigmar Rebocadores S/A. por negligência e imprudência:

A) Utilizar-se, inadequadamente, de suas instalações para realizar as alterações no B/P “TUNAMAR” ao invés de fazê-las em um Estaleiro credenciado para este fim; conforme documentos de fls. (61, 62, 71, 75, 380 e 382), a Bigmar não tinha autorização para funcionar como estaleiro;

B) Não apresentar projeto das alterações introduzidas na embarcação, que seria demonstrado como projeto básico e projeto de detalhamento. Conforme consta de depoimento do Sr. Zbigniew M Schlegel (fls. 61, 62 e 75), este se responsabilizou por esta fase e ele próprio supervisionou as obras. Os planos do B/P “TUNAMAR” deram entrada na DPC como se fosse embarcação nova;

C) Deixar que o disco de Plimsoll fosse posicionado erradamente, em desacordo com o Certificado de Borda Livre, que determinava ser posicionado a 720mm abaixo do vértice do trincaniz com o cintado. O disco de Plimsoll foi posicionado acerca de 380mm acima da posição indicada no Certificado de Borda Livre. Sendo assim marcado, orientou erradamente o Mestre da embarcação, indicando como segura, situação comprometida; e

D) eleger para armar a embarcação “TUNAMAR” o Sr. Ciro Moraes Azambuja, mesmo sabendo que este não tinha nenhuma experiência anterior, caracterizando, desta forma, o imprevisto com que a proprietária exercia a atividade pesqueira; que, de fato, na prática a própria Bigmar através do seu sócio Sr. Zbigniew M. Schlegel, escolheu a tripulação e exerceu todos os encargos decorrentes da função de arrendatário.

02) Por negligência: Sr. Ciro Moraes Azambuja por ter sido conivente com a Empresa Bigmar Rebocadores S/A., sendo comerciante de telefone celular, sem nenhuma experiência no ramo de pesca, assumiu ser arrendatário do B/P “TUNAMAR”;

03) Por negligência e imperícia: Sr. Jofre Silveira Alonso da Costa por ter sido o engenheiro responsável pelas vistorias à seco e flutuando, não observou que o disco de Plimsoll estava colocado inadequadamente, contribuindo desta forma, para que a embarcação recebesse um excesso de carga, conforme fartamente demonstrado no laudo pericial;

04) Por negligência e imperícia: Sr. Júlio César de Souza Júnior, engenheiro responsável pela confecção do Manual de TRIM e Estabilidade Preliminar que, na condição de carregamento nº 2 (“Condição de saída B – saída para zona de pesca”) errou, não ao indicar 100% como hipótese de carregamento, visto que é hipótese necessária por força normativa e prática, mas ao aplicar o peso de 38,5t, correspondente a 35%, revelando, assim, uma limitação grave à autonomia da embarcação, inviabilizando seu uso econômico, vale dizer, a imprestabilidade comercial do pesqueiro, não podendo ser, portanto, admitida como hipótese pré-determinada do projetista, mas claramente um erro na manipulação dos dados para cálculo;

05) Por negligência e imperícia: Sr. Paulo Roberto Almada, engenheiro responsável pela confecção do Manual de TRIM e Estabilidade Definitiva que, na condição de carregamento nº 2 (Condição de saída B – saída para zona de pesca”) errou, não ao indicar 100% como hipótese de carregamento, visto que é hipótese necessária por força normativa e prática, mas ao aplicar o peso de 38,5t correspondentes a 35%, revelando, assim, uma limitação grave à autonomia da embarcação, inviabilizando seu uso econômico, vale dizer, a imprestabilidade comercial do pesqueiro, não podendo ser, portanto, admitida como hipótese pré-determinada do projetista, mas claramente um erro na manipulação dos dados para cálculo.

06) Por negligência: Sr. Serafini Antônio, Comandante do rebocador “CAMOGLI” quanto à recusa injustificada de socorro que somente na sua reinquirição, dois meses após, informou que não saiu por estar sem lastro, nega que o Sg. Machado e o

Sr. Wallace, fizeram contato com ele onde ambos ouviram-no dizer que só sairia com autorização da Petrobrás. Neste momento poderia muito bem ter dito que estaria sem lastro e, mesmo assim, poderia ter-se conduzido como “homem do mar” e solicitado ao rebocador “PORTO FINO”, da mesma companhia, que estava fundeado ao largo, para que fizesse o socorro solicitado. Além do que não consta do diário de bordo o tratamento dos tanques a que se refere. Consta dos depoimentos do Srs. Casini e Alcidnei , e do próprio comandante, que levaria das 02:30h às 03:00h para lastrear a embarcação, no entanto, o comandante afirma que saiu às 07:30h para o fundeio, ou seja, com a embarcação carregada e sem lastro, o que se configura imperícia, portanto, desenha-se para este carregado, uma história fantasiosa, para esconder a recusa.

Notificados da conclusão do inquérito (fls. 622,623,624,625.626 e 627), apenas Antônio Serafini apresentou defesa prévia (fls. 628/637), e juntando farta documentação (fls. 638/656), rebate as acusações contra si formuladas pelo encarregado do inquérito, alegando em síntese que:

“o requerente agiu no fiel cumprimento de suas funções e de conformidade com a legislação aplicável a espécie, conforme se verifica pela farta documentação anexa. Naquele dia 11/10/94, o Rebocador estava sem lastro, realizando limpeza nos tanques de água potável para vistoria de renovação de contrato de afretamento pela Petrobras. Portanto a estabilidade da embarcação estaria comprometida, caso tivesse que navegar, sem lastro com velocidade máxima, em mar aberto; que se tratando de Comandante estrangeiro, suas respostas limitaram-se às perguntas realizadas durante sua primeira inquirição e nada mais lhe foi perguntado. Quanto ao Diário de Navegação, alega que o comandante não é obrigado a escriturar no Diário de Navegação o serviço de bloco, meramente de manutenção, que estava sendo executado a bordo do Rebocador, em conformidade com o artigo 141, inciso XXVII do RTM e artigos 370 e 371 do Código de Navegação Italiano.

Quanto à área de fundeio, com efeito, consta no Diário de Navegação, bem como no Registro do Porto do Forno, que no dia 11/10/94, as 07:30h, o R/B “A H CAMOGLI” desatracou, fundeando na enseada do Arraial do Cabo, próximo ao molhe do Porto, cujas as águas são abrigadas. Na verdade a distância percorrida pelo Rebocador “A H CAMOGLI” entre o cais de atracação e o local de fundeio foi de 700 metros (carta náutica nº 1503).

Outro aspecto a ser considerado, o RB A H CAMOGLI possui potência para tração (bollard-pull) não sendo exatamente uma embarcação ágil e veloz.

Menciona ainda a existência de outras embarcações na área sendo esperadas para atracação.

Alega, ainda, que ao tomar conhecimento do naufrágio, o comandante do R/B “CAMOGLI” constatou que o imediato entrara em contato, incontinentemente, comunicando o evento a autoridade Naval, através do radio VHF, transmissão essa ouvida por todos aqueles que estão no mesmo canal de frequência. Daí algumas pessoas, como o profissional autônomo Gilmar Fernando da Costa Bravo ter declarado que tomaram conhecimento do naufrágio através do VHF e o SG Luiz José Machado ter declarado que tomou conhecimento do acidente, através do Oficial de serviço do IEAPM por volta das 0700, que, como visto, ficou encarregado de entrar em contato com as demais Autoridades Navais.

Que de acordo com a legislação, a prestação de auxílio a quem estiver em perigo poderá consistir em simples comunicação do fato à Autoridade Naval. Todavia o pedido de auxílio dever ser feito pela autoridade naval à todas as embarcações que estejam nas proximidades da área.

Finalmente, apontando divergências nos depoimentos do Sg Luiz José Machado e do Sr. Wallace Leite Nogueira, entende o Requerente que pelos próprios termos do Relatório do Inquérito, tudo se resume a meras informações de que teria havido

recusa de socorro, considerando, principalmente as condições em que se encontrava a embarcação sob o comando do Requerente, não permitindo o seu deslocamento para mar aberto, sob pena de vir também a por em risco sua embarcação, razão pela qual espera que sejam acolhidos os termos da presente defesa prévia, isentando-o de qualquer responsabilidade direta ou indiretamente com o fato narrado no inquérito ora respondido”.

A requerimento dos familiares dos desaparecidos Marcos Eugênio Mandarino, Amir Saturnino Bravo e Adilson Rodrigues Santos, foram expedidas certidões (fls. 661), confirmando que de acordo com a lista de tripulantes apensada às fls. 216/217, os mesmos encontravam-se a bordo do B/P “TUNAMAR” quando do nefando evento, e até o momento não localizados.

A D. Procuradoria (fls. 666/684) ofereceu, então, representação em face de Bigmar Rebocadores S/A, na qualidade de proprietária do B/P “TUNAMAR”, com fulcro no art. 14, alíneas “a” (naufrágio) e “b” (avaria ou defeito no navio, nas instalações que ponham em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo) da Lei nº 2.180/54; Ciro Moraes Azambuja, na qualidade de armador do B/P “TUNAMAR”, com fulcro no art. 15, alínea “e” da Lei nº 2.180/54; Júlio César de Souza Júnior, engenheiro naval, na qualidade de prestador de serviço a 1ª representada e ainda em face de Paulo Roberto Almada, engenheiro naval, na qualidade de prestador de serviço e proprietário do B/P “TUNAMAR”, Bigmar Rebocadores S/A, e finalmente em face de Jofre Silveira Alonso da Costa, engenheiro naval, na qualidade de prestador de serviços para Bigmar Rebocadores S/A.

Aos três últimos representados com fulcro no art. 14, alínea “a” (naufrágio) e alínea “b” (avarias e defeitos no navio, nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, vidas e fazendas de bordo) da Lei nº 2.180/54 por entender ter havido um

somatório de condutas imperitas se fez acontecer, como muito bem apurado no inquérito ora sob apreciação como a seguir demonstra:

“A ora 1ª representada contratou o Engº Júlio César de Souza Júnior, ora 3º representado que elaborou a partir dos planos originais (anteriores) da embarcação o Manual de Trim e Estabilidade Preliminares (fls. 343 a 384), curva cruzada (fls. 385), perfil estrutural (fls. 386) e o plano de capacidade (fls. 388).

Assim como, contratara o Engº Paulo Roberto Almada, ora 4º representado, que responsabilizou-se pela Seção Mestra (fls. 387), prova de inclinação (fls. 393/410) – realizada no Estaleiro Alexandre – Niterói – RJ, aos 16/04/94 (fls. 401) e Manual de Trim e Estabilidade Definitivos (fls. 302/342).

Já o Engº Jofre Silveira Alonso da Costa, ora 5º representado, responsabilizou-se pelas vistorias em seco (fls. 428) realizada em 17/08/94, tendo sido signatário do termo de declaração de fls. 219 e 250 – Declaração de Vistoria – em atendimento ao que prescreve o art. 198 parágrafo único do RTM (e atendendo a item de exigência da vistoria anual de fls.) verbis:

Art. 198 - parágrafo único – “por ocasião da vistoria periódica, deverá ser apresentada pelo responsável técnico pela manutenção da embarcação, devidamente habilitado perante o CREA, declaração informando que a embarcação se encontra em condições satisfatórias de operação, de acordo com as normas do DPC”.

A primeira declaração acima referenciada foi também assinada pela ora 1ª representada. Que, cumpre ressaltar, nos planos e memoriais descritivos encaminhados à Diretoria de Portos e Costas para verificação, não mencionou-se tratar-se de alteração de características em embarcação já construída, vale dizer, o fora como planos de embarcação em construção.

E, ainda, vale repetir, as alterações efetuadas no “TUNAMAR” se realizaram sob a supervisão do sócio da ora representada Sr. Zbigniew M. Schlegel, tendo os

engenheiros declarado e dito sócio confirmado, que não acompanharam a execução das reformas, fizeram seus projetos e deixaram-nos na mão da proprietária, para que “tocasse a obra”.

A respeito das condutas culposas dos engenheiros – ora representados, se louvando no Relatório de Perícia Técnica de fls. 477/561 e rol de quesitos de fls. 562/566, repete as conclusões do encarregado do inquérito.

Aliado às conclusões expostas, em integral observância do relatório do encarregado do inquérito, cumpre ressaltar o relatório da Brasil Salvage S.A. – junto às fls. 62/83 – atendendo a pedido da Bamerindus Companhia de Seguros, seguradora do “TUNAMAR”, por sinal, autora de representação privada – fls. 03/12 -, que concluiu:

“Na condição de carregamento do pesqueiro (deslocamento de 535 toneladas) por ocasião de seu naufrágio, devido aos efeitos de superfície livre dos líquidos contidos em seus tanques, ocorreu uma elevação virtual da altura do centro de gravidade de 3,12m para 3,40m.

A elevação virtual da altura do centro de gravidade acarretou diminuição de sua altura metacêntrica transversal, que passou de 0,773m para 0,493m.

Assim, os valores de braço de endireitamento foram reduzidos (...) a tal ponto que deixaram de atender aos critérios de estabilidade para embarcações de pesca da Portomarinst nº 21.842 (v.g. nº 21-09) (...) para um ângulo de adernamento de 30 graus o braço de endireitamento é praticamente nulo. Há uma queda brusca nos valores de braços de endireitamento para ângulos de adernamento acima de 20 graus.

A imersão do convés principal da embarcação está ocorrendo em um ângulo de adernamento muito baixo (8 graus), o que significa alta probabilidade de embarque de água no mar para os porões e outros compartimentos, com isso, os aumentos dos efeitos de superfície livre e do deslocamento total da embarcação, resultados do ingresso dessas

águas, contribuem para prejudicar ainda mais a já crítica estabilidade e dinâmica da embarcação.”

Fartamente provado está que o B/P “TUNAMAR” era uma embarcação de alto risco de emborcamento, considerando as alterações profundas a que foi submetido, em concorrência de condutas culposas de sua proprietária, ora 1ª representada e dos engenheiros navais por ela contratados, ora 3º, 4º e 5º representados.

A negligência e imprudência da Bigmar Rebocadores S/A. está ampla, robusta e fartamente comprovada; chamou a si os ônus daquela malsinada transformação de um pesqueiro de carga seca em barco de pesca de atum com iscas vivas, instalando-se nele, para essa finalidade, tanques de carga líquida (os porões de iscas vivas e salmoura).

Dando continuidade, utilizou-se inadequadamente de suas instalações de terra, ao invés de fazê-lo em um estaleiro credenciado.

Não apresentou projeto das alterações realizadas na embarcação – através de projetos básicos e de detalhamento.

Os planos do B/P “TUNAMAR” chegaram à DPC como se fosse embarcação nova.

Posicionamento errado do disco de Plimsoll, como já fartamente enfocado.

Contratou para figurar como armador o ora 2º representado, estranho às lides de pesca, caracterizando, desta forma, o improvisado com que a proprietária exercia a atividade pesqueira, sendo que, de fato, armou o “TUNAMAR” sócio da 1ª representada – Sr. Zbigniew, também sem qualificação para tanto.

E “last but not least” por ter executado as vultuosas obras de transformação, sem o necessário acompanhamento “pari passu” de profissional credenciado, como lhe determinam as normas.

Que, em assim procedendo, o “TUNAMAR” se transformou num “elefante branco”, seus defeitos expuseram a risco – que não tardou em materializar-se, advindo o

naufrágio e a perda da própria embarcação, do pescado e das preciosas e insubstituíveis vidas de bordo.

Também tipificado está, pela demonstrada conduta negligente do ora 2º representado, o fato da navegação, previsto no art. 15, alínea “e” da Lei nº 2.180/54, de ser arrendatário do pescueiro sem ter nenhuma experiência no ramo e não exercer de direito tais funções, deixando que outrem o fizesse em seu lugar, ao arrepio das normas.

Quanto ao 3º representado Júlio César de Souza Júnior pelo crasso erro quando da elaboração do Manual de Trim e Estabilidade Preliminares, como já fartamente dissecado.

Sua demonstrada imperícia e negligência também foi fator contribuinte.

Já o 4º representado Paulo Roberto Almada, responsável pela confecção do Manual de Trim e Estabilidade Definitivo manteve aquela errada ordem de grandeza, imperitamente.

Omitiu, ainda, no capítulo “Informações do Comandante” o alerta quanto ao calado máximo da embarcação, informação esta que constava do Manual de Trim e Estabilidade Preliminar.

Quanto ao 5º representado Jofre Silveira Alonso da Costa por ter sido o engenheiro responsável pelas vistorias em seco e em flutuando e ter, negligente e imperitamente, deixando de observar a errada marcação do disco de Plimsoll, contribuindo desta forma para a eclosão dos eventos ora sob apreciação.

Que, de fato, restou claro nos presentes autos que os três engenheiros contratados, deixaram de exercer suas respectivas funções integralmente como lhe determinaram as normas, permitindo que seu planos e projetos fossem adaptados sob a supervisão da própria proprietária, por seu sócio Sr. Zbigniew.

Foram também co-responsáveis pelo naufrágio e pelos defeitos existentes no “TUNAMAR”, que expuseram a risco a embarcação, vidas e fazendas de bordo.

Que, assim, este órgão só não espousa integralmente as conclusões do encarregado do inquérito – em muito bom e farta instrução – no tocante ao indiciamento do comandante do R/M “A.H. CAMOGLI”, Sr. Antônio Serafini, considerando que não restou comprovado acima de qualquer dúvida – o plus do tipo legal do art. 15 alínea “d” da Lei nº 2.180/54, vale dizer ter sido a recusa de socorro à embarcação em perigo injustificada, deixando assim este órgão de ofertar representação contra o retro mencionado indiciado.

A par da boa prova dos autos requer, finalmente, a oportunidade de outras arrolar na fase de instrução”.

Deve-se mencionar que a Bamerindus Cia de Seguros, ofereceu e foi indeferida (fls. 693), representação em face de Bigmar Rebocadores SA , tendo em vista a retro mencionada Representação da D. Procuradoria, esta recebida por unanimidade pelo Tribunal (fls. 694), em sessão realizada em 13/06/96. Sendo a referida peça representativa desentranhada dos autos a requerimento do advogado da Autora.

Expedido, ainda, ofício à DPC no sentido de “ enviar a este Tribunal cópia completa do ou dos processos existentes em seu Departamento de Engenharia ou outro departamento, relativos à embarcação “TUNAMAR”, processo esse certamente iniciado depois que a embarcação foi adquirida em leilão no Brasil e para regularizar o seu registro, como embarcação de bandeira brasileira e que esclarecesse o seguinte: - o encarregado do inquérito e outras peças do processo indicam que a necessária licença para as obras de transformação da embarcação construída há muitos anos (1979) foi requerida como “licença de construção”, presume-se de embarcação nova.

Pode-se presumir, ainda, que se o pedido fosse de licença para alteração da embarcação, como ocorreu, a autoridade de engenharia naval teria condições de examinar que alterações nas características de estabilidade original seriam esperadas com tais alterações.

Solicitou-se assim a DPC que informasse: - se no pedido de licença de construção foram ocultadas as evidências de que não se tratava de construção nova; em caso de resposta afirmativa quem, a juízo preliminar da DPC, poderia ser o responsável pela ocultação - o proprietário requerente ou os engenheiros que elaboraram os projetos e cálculos, individualizando os possíveis responsáveis de maneira que, se fosse o caso, pudesse o Tribunal determinar a representação contra os mesmos, além daqueles já representados pela PEM em sua peça de fls.; se o fato de se tratar de embarcação de muitos anos de uso, não poderia ou deveria ter sido detectado pela autoridade naval, por exemplo quando das vistorias eventualmente realizadas, pelas autoridades navais”.

Determinação para cumprimento interno neste Tribunal Marítimo: “que o departamento de Registro da Propriedade Naval enviasse cópia do processo de registro da embarcação “TUNAMAR” possibilitando a esta Relatora se inteirar da maneira como foi requerido o registro da embarcação, existindo suspeita de que tenha sido irregularmente como recém construída, uma embarcação com mais de 15 anos de uso (ano de construção 1979)”, o que foi atendido as fls. 787/795, dirimindo assim a dúvida suscitada.

“ Foi requerido pela Bigmar Rebocadores SA a transferência de propriedade de embarcação adquirida dos arrematantes em leilão”.

A Bamerindus Cia de Seguros, requereu (fls. 702/781) na qualidade de Seguradora da embarcação “TUNAMAR”, demonstrando através de farta documentação o seu interesse na apuração da causa determinante e responsabilidade pelo evento, e após ouvida a PEM (fls. 800) foi deferido por esta Relatora, o seu ingresso nos autos como Assistente do Órgão Acusador.

Citados (fls. 783/ 785), os Representados, que não constam do Rol de Culpados deste Tribunal (fls.1748/1752), foram defendidos por Advogados constituídos.

A defesa de Júlio Cesar de Souza Junior, com anexo (fls. 950/956), rebate as acusações contra si formuladas, alegando:

“... A elaboração preliminar do citado Manual era efetivamente da competência do representado Júlio Cesar, porém, sujeito a aprovação de outro profissional, conforme se depreende das afirmativas constantes da peça acima mencionada.

Assim sendo, como imputar ao representado Júlio Cesar qualquer tipificação de culpa pelo acidente.

Não fossem estes argumentos suficientes, extrai-se dos depoimentos prestados na fase inquisitorial fatos mais convincentes e consubstanciais para exculpar o ora representado.

Senão vejamos:

O representado no seu depoimento, fls. alega existir um provável erro de digitação no que tange à condição 2 do Manual, não sendo este engano fator determinante para ocasionar o naufrágio do pesqueiro.

Ver-se-á adiante que este equívoco no cálculo não foi a causa determinante do naufrágio.

Por outro lado, devem ser salientados os depoimentos prestados no inquérito, onde a maioria declarou que a causa determinante do acidente foi o rompimento do tanque de água salgada, ocasionando a instabilidade da embarcação, ocorrendo em consequência o naufrágio. Nota-se, portanto, mais uma vez, que o equívoco mencionado não foi o causador do triste evento.

Vale mencionar os depoimentos da 4ª e 25ª testemunhas, ao fazerem menção à deficiências de manobras por parte dos timoneiros, antes do acidente, podendo estas terem sido causas supervenientes do naufrágio, o que não foi devidamente apurado no inquérito.

Quanto ao relatório do encarregado do inquérito é de bom alvitre se ressaltar o mencionado às fls., “... O Sr. Zbigniew contratou ... e assumiu como Supervisor a execução das obras ...”.

Ainda do mesmo relatório, extrai-se que a construção do tanque de água salgada na popa, foi executada sem qualquer projeto. De quem então seria tal responsabilidade? Naturalmente não era do representado.

No que diz respeito ao relatório da perícia técnica, feita pelos peritos da Capitania dos Portos (fls. 477), é de se enfatizar que a embarcação teve seu Manual de Estabilidade, preliminar e definitivo, aprovado pela diretoria de Portos e Costas, órgão oficial competente para aprovação de documentos relativos à embarcações. Essa aprovação está correta em todos os aspectos técnicos pois o pesqueiro cumpre integralmente os critérios estabelecidos na Portomarinst 21-09, conforme seu itens descritos abaixo:

Itens da Portomarinst – Condições do Manual de Trim e Estabilidade.

“Deve ser realizado estudo de estabilidade para as seguintes condições típicas de carregamento;

1 – Partida para zona de pesca totalmente abastecida de gêneros e óleo – condição nº 1;

2 – Condição de partida da zona de pesca com captura total de 35% de gêneros e óleo – condição nº 03;

3 – Retorno ao porto de origem com captura total e 10% de gêneros e óleo; condição nº 04;

4 – Retorno ao porto de origem com 20% de captura e 10% de gêneros e óleo – condição nº 05.

Nota-se que as Condições nº 02 e 06 do Manual de Trim e Estabilidade não eram exigências da Portomarinst 21-09, e foram incluídas no Manual para simular outras condições críticas de estabilidade. Esse fato é reconhecido pelo próprio perito do inquérito da Capitania nas páginas 11/22 do relatório de Perícia Técnica:

Diz o perito “A Portomarinst 21-09 não aborda a condição de carregamento correspondente ao término da captura de iscas vivas e ao início da pesca do atum, ficando a critério do Armador definir as quantidades de óleo, água e gêneros nesta condição”.

Essa condição é exatamente a condição nº 02 do Manual de Trim e Estabilidade, que como reconhece o próprio perito do inquérito não era exigência da Portomarinst 21-09.

As condições nºs 02 e 06 do Manual de Trim e Estabilidade cumprem integralmente os critérios de estabilidade estabelecidos naquela Portomarinst.

A conclusão de inviabilidade econômica da embarcação tem origem exclusiva na análise da condição nº 02 do dito Manual, não cabendo tal conclusão em um documento eminentemente técnico, visto que a viabilidade econômica da embarcação é definida por outros fatores operacionais e comerciais. Pode-se citar ainda que:

A) O Manual de Trim e Estabilidade é um documento que simula situações de estabilidade de centenas de formas de se carregar uma embarcação, de modo que se tenha sob controle as condições mais críticas no ponto de vista de estabilidade;

B) Está perfeitamente claro, tanto na legislação aplicável como nos documentos da embarcação, inclusive com a concordância do próprio perito do inquérito, que diz que é responsabilidade do comandante a verificação do carregamento para cada condição específica, ou seja:

Diz o perito (fls. 03/22) “O atendimento aos critérios de estabilidade não garante a imunidade contra emborcamento, nem absorve o comandante de suas responsabilidades. Os comandantes deverão portanto agir com prudência e observar as regras de marinharia”.

É o que determina o RTM.

Na página 06, sobre o Manual:

“As condições de estabilidade mostradas nesse Manual são típicas para o serviço da embarcação. Para outras diferentes das atuais, é necessário o cálculo para se verificar as condições de estabilidade para esse carregamento específico.”

Assim, cada condição de carregamento da embarcação deve ser analisada antes da partida, pelo comandante, verificando se esta cumpre os critérios estabelecidos na PORTOMARINST 21-09.

C) A operacionalidade do pesqueiro está completamente garantida pelos seguintes itens:

1) Apesar da condição nº 02 do Manual de Trim e Estabilidade não ser exigência legal, e ter sido gerada para simular uma condição crítica de estabilidade, esta condição resulta numa autonomia de 12 dias, valor esse compatível com pesca nos arredores de Macaé/Cabo Frio ou na costa de Santa Catarina e retorno ao Rio de Janeiro;

2) Pode-se ainda citar a Condição mostrada no anexo I, que mostra um exemplo de uma condição de partida para a zona de pesca (dentre centenas de outras possíveis), mostrando de forma irrefutável a sua operacionalidade e condições satisfatórias de estabilidade. Nessa condição a embarcação tem combustível, gêneros e água para uma autonomia de 17 dias, que garante sua plena operacionalidade”.

A defesa de Paulo Roberto Almada, com anexos (fls. 961/967), rebate as acusações que lhe são impostas, alegando que:

“os fundamentos apontados pela peça acusatória que visam responsabilizar o contestante.

Das transformações do B/P “TUNAMAR”:

O B/P “TUNAMAR” de propriedade da empresa Bigmar Rebocadores S/A., que tem como objeto a prestação de serviço de transportes marítimos de cargas e de reboque de navios e outras embarcações, podendo exercer outras atividades complementares a estas, entre as quais a de agenciamento marítimo e a angariação de

cargas, tendo como sócios os Srs. Zbigniew e Cristovão, entre outros, conforme depoimentos de fls. 149/151 e 163, tinham a intenção de diversificar o ramo de negócios e, para isto compraram a embarcação para transformá-la em barco de pesca atuneiro.

Em companhia de dois amigos, o Sr. Zbigniew viajou até Santa Catarina, a fim de visitar barcos atuneiros que lá operassem e que tivessem características parecidas com o B/P “TUNAMAR”. Para fazer as alterações necessárias à sua transformação, tiraram fotografias das partes que achavam ser importantes e que iriam ser modificadas, vale dizer que, nem o Sr. Zbigniew, nem os seus amigos tinham know how no assunto.

Assumi então, o Sr. Zbigniew a supervisão da obra a ser executada, contratando pessoal para empreitada das modificações que sofreria o B/P “TUNAMAR”, ficando claro que consistiram, basicamente, em: subdividir os porões de nºs 02, 03, 04 e 05, antes existentes em 2 BB e BE, 3 BB e BE, 4 BB e BE e 5 BB e BE, transformando-os em tanques de água salgada – iscas vivas, quando antes eram específicos para armazenar cargas secas.

Construíram um tanque de água salgada – iscas na popa; um rack de pesca da popa até o meio do navio; um guincho na popa e outro na proa; uma gaiúta por trás da casaria e um reservatório de sal no convés principal.

Todas estas modificações foram realizadas na própria Bigmar, sem acompanhamento de engenheiro e, após seu apronto, esta empresa deu entrada nos planos elaborados por engenheiro na DPC, solicitando registro ao Tribunal Marítimo e foram feitas as vistorias a seco e flutuando.

Da Perícia Técnica:

Verifica-se dos depoimentos das testemunhas abaixo relacionadas que não procedem as afirmativas constantes do laudo pericial quanto a indicação do carregamento do B/P “TUNAMAR”- fls. 491, visto terem os doutos peritos atribuído valores que não expressam a realidade dos fatos no dia do evento.

1ª - Alci Oliveira Sagas – fls. 128/129 e 167.

2ª - Isaque Goudinho – fls. 130.

3ª - Manoel José Nunes de Souza – fls. 131 e 171/172.

4ª - Fourteau Alain Fernand Raimond – fls. 136.

Comparando os depoimentos das citadas testemunhas que informam as condições de carregamento da embarcação, concluímos que apenas a 2ª testemunha trouxe a verdadeira condição deste carregamento no momento do acidente. Isto porque, atribuiu valores compatíveis entre a saída da embarcação até o dia do evento, pois, sem sombra de dúvidas, houve consumo desta carga.

Assim, não há porque serem aceitos os valores atribuídos pelos doutos peritos, vez que tais valores são incompatíveis com os já declarados pelas testemunhas, até porque em seus depoimentos as testemunhas de nºs 01, 03 e 07 informaram a carga no momento da saída da embarcação e não no momento do acidente.

Não obstante, cabe ressaltar que é unânime o depoimento das testemunhas, bem como a indicação dos peritos em apontar, também, como fato determinante para o emborcamento do B/P “TUNAMAR”, o fato de estar o tanque nº 05 vazio e aberto, fazendo com que a embarcação tivesse mais calado, aumentando, assim, o seu deslocamento, diminuindo por conseguinte as suas reservas de estabilidade.

Ademais, comprovadamente, não só pelas filmagens submarinas da Brasil Salvage, bem como pelos já mencionados depoimentos das testemunhas, estavam as portas laterais da embarcação totalmente abertas e, tecnicamente, ficou mais do que provado que também este fato foi determinante para reduzir, em muito, as reservas de fluabilidade do pesqueiro, vez que caso fechadas, evitariam o embarque de água, que causaria, assim, o alagamento progressivo da embarcação. Note-se que, conforme preceitua o RTM, é de responsabilidade do mestre a observação dos critérios de segurança da embarcação.

Por outro lado, o posicionamento do disco de Plimsoll foi também fator contribuinte para queda da estabilidade do pesqueiro, já que foi erroneamente marcado no costado do barco. Desta forma, caso o seu posicionamento estivesse correto, talvez tivesse dado possibilidade ao comandante da embarcação a evidenciar o grande risco sobre o qual se encontrava o pesqueiro. Frise-se que a marcação do disco de Plimsoll no costado da embarcação é de responsabilidade do estaleiro, devendo esse posicionamento ser verificado, quando da vistoria a seco do barco, realizada por engenheiro naval.

Conclusão:

Diante de tantas evidências que restaram provadas na peça de resistência e que deixaram claro a fragilidade da Representação, baseada nos fundamentos do laudo da perícia técnica, com relação ao representado, ora contestante, podemos concluir que:

A empresa Bigmar alterou profundamente o projeto original do NB/P “TUNAMAR” e, adaptou à embarcação que antes fora projetada como pesqueiro de carga seca (peixes), para pesca de atum com iscas vivas, instalando-se, para esta finalidade tanques de carga líquida (porões de iscas vivas e salmoura).

Ao introduzir essas modificações, que consistiram na implantação dos tanques de carga líquida, a empresa chamou para si o ônus dessa malsinada transformação, utilizando-se de instalações de terra inadequadas, ao invés de fazê-la em um estaleiro credenciado.

Além do mais, contratou pessoal não qualificado, sem conhecimento técnico do pesqueiro, que conforme restou provado pelas testemunhas – Isaque Goudinho, Manoel José Nunes de Sousa, José dos Santos, João José de Oliveira Santos, Ricardo Luiz de Castro, Antônio Manoel Rosário de Souza e Alci Oliveira Sagas, todos, comprovadamente, assumem não terem conhecimento suficiente para conduzir a embarcação. E, é tão latente essa imperícia, que dentre as testemunhas citadas, estiveram presentes no comando da embarcação, pessoas qualificadas, apenas, como pescador

profissional, vigiadores de tinhas e da navegação, serviços diversos, entre outros, que mal conheciam o manuseio do leme hidráulico da embarcação. E que poderiam contribuir para o adernamento do barco. Ressalte-se, que o B/P “TUNAMAR” já em sua primeira saída, após a prova de mar, conforme depoimentos, por erro de manobra, quando do teste de enchimento e esvaziamento de tanque com água, apresentou adernamento por falha humana.

Para que não haja dúvidas quanto as afirmações do contestante, transcrevemos alguns trechos dos depoimentos das testemunhas relacionadas:

Manuel Peixoto – fls. 138v. “... Respondeu: Pescador...; que dava serviço de vigia...; que momentos antes do acidente estava como timoneiro...”.

João Carlos de Souza – fls. 153. “... Respondeu; Pescador profissional...; que já tinha trabalhado com leme hidráulico já fazia muito tempo e teve dificuldades quando assumiu o comando, fazendo com que a embarcação saísse do rumo 110 graus...; que sim, que era para seu sucessor tomasse cuidado, tendo em vista que o leme era hidráulico, qualquer toquezinho ele obedecia prontamente...”.

Antonio Manoel Rosário de Souza – fls. 158. “... Respondeu: pescador profissional...; que acha que pode ter sido causada por uma manobra brusca do timoneiro...”.

Por outro lado, devido a estas transformações executadas pela Bigmar, que não tinha autorização para funcionar como estaleiro, deixou que fosse posicionado incorretamente o disco de Plimsoll, o que veio a orientar erradamente o mestre. Fato este não verificado, quando da vistoria em seco, realizada pelo engenheiro naval responsável – Jofre da Costa.

Não deve ser descartada, também, a negligência do comandante ao deixar as portas laterais BE, aberturas estanques abertas, deixando a embarcação vulnerável à

entrada de águas, o que contribuiu e reduziu em muito as reservas de fluatibilidade, fazendo com que houvesse um alagamento progressivo da embarcação.

Da mesma forma, podemos citar, também, um outro fator determinante, que contribuiu para diminuir as reservas de estabilidade do pesqueiro, ou seja, o tanque nº 05 estar vazio e aberto, fazendo com que estivesse, também, vulnerável à entrada de águas.

Finalmente, quanto às afirmações dos doutos peritos com relação ao erro de cálculo para a condição da carga do exato momento do acidente, ficou, cristalinamente, provado que o laudo pericial manipulou os valores da carga e assumiram valores, extremamente altos para alguns itens, sem nenhum respaldo nos depoimentos das testemunhas. Somente a testemunha de fls. 130 trouxe aos autos a verdadeira condição do carregamento no momento do acidente, por ser claro seu consumo. Não podemos, portanto, aceitar os valores indicados na perícia técnica, por serem, manifestamente, incorretos.

Para que não pare dúvidas quanto a exatidão do cálculo, com base nos valores atribuídos pela testemunha de fls. 130, que dá a exata condição do momento do acidente, mister seja juntado, com a presente contestação, detalhado, parecer técnico, que traduz a verdadeira condição, mostrando a esse Egrégio Tribunal que o contestante não poderá ser responsabilizado, como quer a Douta Procuradoria.

Além disso, deve ser destacado que o parecer técnico junto aos autos, trás consigo uma análise do relatório da perícia técnica, em que os doutos peritos concluem que um somatório de itens foi determinante para o afundamento da embarcação.

Este parecer técnico que analisou, detalhadamente o relatório da perícia técnica e que é uma prova que não poderá ser descartada para elucidação do fato, por ser de grande relevância e que deixará claro a não culpabilidade do contestante, fará com que este Egrégio Tribunal conclua que não há como imputar ao representado qualquer responsabilidade quanto ao afundamento do B/P “TUNAMAR”.

A defesa conjunta de Bigmar Rebocadoras S/A., Ciro Moraes Azambuja e Jofre Silveira Alonso da Costa com anexos às fls. 985 a 998, por sua vez alega :

“ O inquérito restou inconclusivo. Embora tenha buscado amparo técnico em laudo pericial indireto, nem o perito, nem o Sr. encarregado puderam estabelecer, acima de qualquer dúvida, a causa determinante do acidente.

As próprias características do caso em discussão, que resultou na lamentável e irreparável perda de preciosas vidas humanas, levam ao natural esforço de se apurar com rigor as causas, apontando os responsáveis pelo evento danoso. Entretanto, é exatamente nestes casos que se exige, e se espera, o equilíbrio do raciocínio, a análise sensata dos fatos e das evidências disponíveis, de maneira a afastar conclusões precipitadas com o objetivo apenas de justificar eventuais teses pré-concebidas. Caso contrário, não se terá um inquérito para apurar a verdade, mas procedimento inquisitório de “caça às bruxas”.

Equilíbrio e sensatez, infelizmente, parecem faltar ao inquérito. A perícia técnica na qual se ampara carece de razoabilidade, valendo-se de premissas falsas, assumindo condições improváveis ou improvas, selecionando dados a seu critério, de maneira injustificada. A conclusão do inquérito, por sua vez, descarta informações importantíssimas, utilizando um critério de valoração das provas e evidências que é, no mínimo, discutível.

Em consequência, temos um laudo pericial tecnicamente equivocado que resultou em inquérito de conclusões inconsistentes e insustentáveis, como se verá no desenvolvimento destas razões e se provará no decorrer do processo.

III) Da representação:

Navegando nas águas turvas do inquérito, a Representação da D. Procuradoria não poderá prosperar.

Equivoca-se completamente a D. Procuradoria na formulação das suas alegações:

Antes de tudo é preciso afirmar que o “TUNAMAR” não era, nem nunca foi, uma embarcação de “alto risco de emborcamento”. Nem antes, nem depois da “instalação” dos tanques de iscas vivas.

Não foram introduzidas “alterações profundas” na estrutura original do barco, cuja construção datava de 1979. O projeto das alterações, elaborado por engenheiro legalmente habilitado, foi sim apresentado à DPC e regularmente aprovado por aquela Autoridade Naval, sem qualquer ressalva, como amplamente constatado nos autos. Se a instalação desse tanques pudesse resultar em “alto risco de emborcamento” da embarcação, certamente não seriam aprovados os planos.

A Bigmar Rebocadores S/A. não “utilizou-se inadequadamente de suas instalações de terra”.

A primeira Representada é Bigmar Rebocadores S/A., proprietária do “TUNAMAR”. Os serviços realizados na embarcação – projetados por engenheiros habilitados e aprovados pela DPC – foram executados por Bigmar Navegação Indústria e Comércio Ltda., pessoa jurídica distinta da primeira, com diferente composição societária, e que vem a ser a sucessora do Estaleiro Alexandre, que por sua vez sucedeu ao Estaleiro João Alexandre, tendo realizado diversas obras e construções de embarcações no decorrer de décadas de funcionamento.

Em 08 de agosto de 1983, Baía da Ilha Grande Transportes Marítimos Ltda. (antiga designação de Bigmar Rebocadores S/A.) pedia autorização para construir no Estaleiro João Alexandre 04 rebocadores da série 020 (021, 022, 023 e 024) o que foi deferido pela DPC. Já em 25 de julho de 1983, tinha sido deferido o requerimento para a construção, no mesmo estaleiro, de 03 rebocadores da série 010 (cascos 011, 012 e 013), conforme comprovam os documentos em anexo. Há muitos anos a Representada utiliza-se dos serviços do estaleiro para suas obras e construções, sempre com a autorização da autoridade competente.

Portanto, não é verdade que a Representada tenha feito uso de “suas instalações de terra” para os serviços efetuados no “TUNAMAR”. Também não procede a alegação de que as obras tivessem sido feitas em estaleiro não autorizado. De qualquer sorte, é desprovida de mérito a acusação uma vez que a obra foi bem realizada como confirma a Análise Estrutural realizada pelo Engº Naval CC-Sérgio Lima Pinheiro Chagas (anexo L do laudo pericial – fls. 444) que, inclusive, concluiu que os tanques instalados estavam aptos “a suportar uma carga estática cinco (5) vezes superior àquela resultante do completo enchimento dos tanques” (fls. 559).

Os planos do “TUNAMAR” jamais iludiram as Autoridades que sabiam perfeitamente tratar-se de alterações em embarcação antiga, construída em 1979, como deixa claro o Memorial Descritivo de fls. 922, aprovado pela DPC. Tratando-se de embarcação estrangeira apreendida pelas autoridades brasileiras e arrematada em leilão público, o procedimento normal para sua regularização seria o adotado pela Representada, como, aliás, bem esclarece o ofício da DPC de fls. 959.

Falta razão à Procuradoria quando alega que o disco de Plimsoll estaria erradamente posicionado. Esta é a parte mais crítica da acusação pois estaria diretamente ligada ao elemento causal consubstanciado em possível sobrecarregamento que poderia comprometer a estabilidade da embarcação. Esta é a tese que o laudo técnico esforçou-se em desenvolver, terminando por perpetrar uma verdadeira heresia técnica resultante de injustificável – e inexplicada – manipulação de dados.

Em primeiro lugar, é preciso esclarecer o seguinte: quem faz o cálculo da borda livre e determina o posicionamento do disco de Plimsoll é a Autoridade Naval. Cabe ao proprietário da embarcação mandar efetuar as marcas na posição indicada, sendo posteriormente feita sua verificação em vistoria da mesma Autoridade Naval.

Pois bem. O cálculo da borda livre foi efetuado da forma regular pela autoridade competente; as marcas do disco de Plimsoll foram instalados e posteriormente conferidas pela mesma autoridade que as encontrou perfeitas.

Ocorre que a determinação foi para colocar o centro do disco de Plimsoll a uma distância de 388mm da linha do convés! Isto foi cumprido e a vistoria efetuada em 17/08/94 (doc. em anexo) o comprovou. Por motivos desconhecidos, no certificado consta uma borda livre de 720mm!

O próprio laudo pericial confirma que essa borda livre constante do certificado está errada. Quem elaborou o cálculo errou ao considerar o calado máximo como sendo o calado máximo analisado no estudo de estabilidade; errou na determinação do pontal (3,330 como consta no laudo pericial e não 3,470), errou por não considerar a superestrutura!

A perícia técnica, refazendo os cálculos encontrou 431,9mm, chegando depois a uma borda livre mínima de 530mm. Mas também errou, por não ter considerado as superestruturas e por não assumir o calado máximo da embarcação sob a falsa justificativa de que nesse calado não seriam atendidos os critérios de estabilidade.

Se a borda livre for calculada corretamente, levando-se na devida conta o castelo, a superestrutura onde estavam localizados os alojamentos, as braçolas, enfim, se o cálculo for corretamente efetuado de acordo com as normas, chega-se à borda livre correta de 386mm, muito próximo (diferença de apenas 2mm) daquele originalmente determinado.

O que facilmente se conclui é o seguinte: para demonstrar sua tese o inquérito teve que demonstrar que o “TUNAMAR” estava sobrecarregado. Para isso, quanto maior for a borda livre, melhor. Até houve a tentativa de justificar os 720mm do certificado com a alegação de que aumentaria a segurança! Como se as normas aplicáveis já não tivessem exatamente a preocupação de dar à embarcação a devida segurança. Mas além de

aumentar a borda livre, também era necessário encher a embarcação, colocar nela todos os pesos possíveis e impossíveis.

Neste ponto, os dados assumidos são delirantes.

Para se examinar a estabilidade intacta da embarcação no momento do acidente é indispensável a perfeita determinação dos pesos existentes a bordo e sua distribuição. Das 32 testemunhas interrogadas apenas 06 prestaram informações sobre o carregamento, o que demonstra uma falha na inquirição. Mesmo essas 06 divergem nas informações. Por razões não explicadas foram sempre tomados os valores máximos, sem justificativa, independente da valorização da informação em virtude da condição técnica do depoente. Como exemplo, podemos citar o “pique tanque” de vante (tanque de lastro) que apenas a 7ª testemunha – técnico em refrigeração, Sr. Fourteau Alain, que nem tripulante era – diz que esse tanque estava cheio: 23,60 toneladas. Nem o mestre da embarcação, nem o mestre de pesca, pessoas mais habilitadas a responder pelos assuntos de bordo, confirmam esta informação. Entretanto, o perito não teve dúvidas em utilizá-la, considerando um tanque de lastro como cheio de água doce! Quando sequer existem ligações que permitam o seu uso na rede de água doce. Não é razoável supor que esse tanque de lastro estivesse cheio. Se assim fosse, seria um grave erro operacional dos mestres.

Mas os absurdos, infelizmente, não se limitam ao acima apontado.

Apenas como outro exemplo podemos citar o item provisões: os mestres informam 2,0 toneladas, um, e de 3,5 a 4,0 toneladas o outro (Sr. Manoel José – 3ª testemunha). Pois bem, o perito, sem qualquer justificativa, abastece o “TUNAMAR” com 12,00 toneladas de provisões, o máximo de capacidade dos paióis! Se isto fosse verdade, para a viagem estimada de 30 dias, cada um dos 31 tripulantes teria que consumir nada menos do que 12,90 quilos por dia!

Além disso, mui oportunamente, o perito esqueceu-se de abater ao menos os combustíveis já consumidos até o momento do acidente...

Mesmo assim, considerando-se a borda livre correta, a estabilidade da embarcação não estaria jamais degradada.

Para iniciar o adernamento da embarcação o perito foi buscar um possível transbordamento dos tanques de iscas vivas, que se acumularia por BE uma vez que o esgotamento só se daria por BB.

Deve-se ressaltar que pela rotina de bordo havia o serviço de vigia dos tanques, com um tripulante sempre de plantão. As tinas eram dotadas de tampas estanques, presas a elas justamente para serem fechadas em caso de necessidade de abrir os tanques ocasionalmente para alimentação das iscas (sardinhas). Se houvesse um transbordamento capaz de comprometer a estabilidade, certamente o vigia de plantão providenciaria o fechamento dos tanques, sem qualquer dificuldade ou problema. Trata-se de questão operacional.

Os depoimentos não dão conta desse transbordamento. Pelo contrário, pelo depoimento da 15ª testemunha (fls. 144-v.) temos a seguinte informação:

“... Levantou-se e saiu do alojamento indo em direção ao convés onde ficam as bocas das tinas, verificando pouca quantidade de água e que a embarcação estava começando a adernar...”.

O inquérito desprezou, de maneira inexplicável, o fato mais importante que claramente emerge dos autos.

O “TUNAMAR” possuía duas portas de resbordo, medindo cerca de 3m x 2m, nos costados de BE e BB pelas quais se faz o recolhimento do pescado. Verificou-se que a tripulação, provavelmente para receber no salão interno o ar fresco do mar, costumava deixar essas portas estanques abertas. Este procedimento pode ser aceito desde que se tome o cuidado de fechá-las quando houver risco de embarque de ondas.

Que essas portas estavam sendo mantidas abertas, é indubitável pelos depoimentos. Que elas tenham sido fechadas quando necessário, trata-se de assunto

controvertido que merece algum exame e um mínimo de bom senso para concluir acertadamente.

O inquérito preferiu assumir que as portas de BE e BB estivessem fechadas, porque algum depoimento a isso se refere. Entretanto, a informação que pareceu mais confiável dadas as circunstâncias fáticas é a da 23ª testemunha (fls. 156):

“... Perguntado: Se durante esse serviço as comportas de BE e BB estavam em que posição? Respondeu: que ambas estavam abertas como vinha sendo durante toda a viagem.

... (Quando abandonou o barco) a comporta de BB estava aberta mas não quis passar por ela porque achou que seria perigoso (grifamos).

Desprezar tal informação, determinada e objetiva, fere as mais elementares regras que devem nortear a busca da verdade.

Além disso, foi procedida a filmagem da embarcação submersa. O que terá mostrado esse filme com relação às aberturas laterais? O inquérito simplesmente deixou de fazer qualquer referência a essa filmagem, encomendada pela Seguradora da embarcação.

É fora de dúvida que a porta de resbordo de BB estava aberta. Assim, é surpreendente a ginástica elaborada pelo Perito para emborcar o “TUNAMAR” a partir de um absurdo transbordamento dos tanques, quando o costado estava aberto, permitindo livre embarque das ondas. Está aqui, portanto, a causa determinante, resultado de uma falha operacional do pessoal de bordo.

Neste ponto, e como complemento do acima exposto, deve-se contraditar o “entendimento unânime” dos autos de que havia bom tempo, mar calmo e sem ventos. Basta verificar a comunicação do 1º Distrito Naval (fls. 246) sobre a operação de pronto resgate das vítimas:

“As condições climáticas, com ventos bastantes fortes, dificultam muito as operações”.

O boletim meteorológico da DHN (fls. 461) informa ventos de 18 nós e ondas de 2,5 metros!

A carta náutica (fls. 421) mostra que após montar Cabo Frio, o “TUNAMAR” alterou o curso francamente para BB, em demanda a Arraial do Cabo. Ao alterar o curso, a embarcação atravessou ao vento e às ondas! Com a porta do costado de BB aberta, isto foi fatal.

Não há que se falar em erro de projeto, estabilidade degradada, ou até mesmo inviabilidade comercial da embarcação. Aliás, ao examinar a viabilidade comercial do pesqueiro, a análise do inquérito é mais uma vez lamentável. Entretanto, como este aspecto não pode ser tido como “causa determinante”, é uma questão que será abordada melhor no decorrer do processo. Por ora basta dizer que a opinião emitida no inquérito está incorreta.

O fato da proprietária ter arrendado sua embarcação à pessoa “estranha às lides” em nada contribuiu para o acidente, uma vez que a proprietária continuou, e nunca negou isso, com a administração técnica da embarcação. Fez o seguro e nunca negou isso, com a administração técnica da embarcação. Fez o seguro do casco em seu nome, estipulou por sua conta Seguro de Vida para os tripulantes (verba segurada cerca de R\$ 20.000,00 por pessoa), escolheu a tripulação, abasteceu o barco, dotando-o dos mais modernos instrumentos de navegação: 2 radares, 2 GPS, 2 Satenav, 4 ecobatímetros, etc. O arrendamento nada mais era do que um acerto de ordem econômica e financeira para explorar comercialmente a embarcação.

Por isso, improcedem totalmente as acusações contra o 2º Representado, Sr. Ciro Moraes Azambuja que de modo algum contribuiu para o evento. Afinal, ele não era suposto de estar a bordo para recomendar o óbvio: as tampas e portas estanques estão aí,

favor fazer delas o uso indevido! A tripulação escolhida e contratada era legalmente habilitada. Bom seria se ela pudesse ter sido entregue a Oficiais de Náutica e de Máquinas. Há, porém, o obstáculo legal.

Quanto à defesa específica do 5º representado, o Engº Naval Jofre Silveira Alonso da Costa pouco há a acrescentar às razões já expostas.

Alega a peça acusatória que o engenheiro Jofre teria sido o responsável pelas vistorias em seco e flutuando, tendo sido negligente e imperito ao deixar de observar a errada marcação do disco de Plimsoll, contribuindo, desta forma para a ocorrência do sinistro.

O cálculo da borda livre e as vistorias para emissão do respectivo certificado são de competência da DPC. A inspeção da marca da borda livre para emissão do certificado é de responsabilidade da Capitania dos Portos ou de sociedades classificadoras autorizadas a efetuar este serviço pelo governo brasileiro.

A Capitania dos Portos efetuou a vistoria em seco em 07/06/94 (fls. 426) e flutuando em 17/08/94 (fls. 428). Além disso, como antes referido, efetuou vistoria específica de constatação do posicionamento do disco de Plimsoll, também em 17/08/94. Portanto nenhuma responsabilidade cabe ao engenheiro Jofre. Não era o responsável nem pelo cálculo da borda livre, nem fixação das suas marcas, nem pela sua conferência. A atuação profissional do engenheiro Jofre não tem nada, absolutamente nada a ver com o acidente em discussão.

De fato, ao se examinar objetivamente a questão, despindo-se a análise e o raciocínio de qualquer preconceito, fácil é constatar a realidade, chegar à verdade para a distribuição da justiça que se espera. O “TUNAMAR” jamais foi um barco de risco: nem antes nem depois das alterações efetuadas. Como dito, as alterações não foram estruturais, nem podem ser consideradas significativas ou de grande monta. Em qualquer caso, todos os planos necessários para a configuração da embarcação e as alterações introduzidas

foram elaborados por engenheiros navais legalmente habilitados, com a devida averbação no órgão de classe e examinados e aprovados pela autoridade competente. Não é razoável supor que a DPC aprovaria planos de uma embarcação de “alto risco”.

A tese esposada pelo inquérito, apoiada em premissas falsas e interpretações no mínimo injustificadas, não se mantém em bases técnicas. Mesmo se admitindo, apenas para argumentar, que o transbordamento dos tanques poderia emborcar a embarcação – e não poderia – porque creditar isto a defeito construtivo da embarcação quando todos os tanques trazem presas em si mesmos as tampas estanques. Por que preocupar-se com o possível alagamento do tanque central de ré – cuja tampa estanque era mantida aberta – quando para se chegar ao adernamento necessário para isso o alagamento da embarcação já teria há muito ocorrido pela porta – aberta – do costado? Por que o cálculo da borda livre não foi feito da maneira correta, segundo as normas aplicáveis?

Com todos esses equívocos e omissões o laudo pericial não conseguiu apontar a causa determinante do acidente: apenas alinhavou, e mal, causas contribuintes.

Em vista de todo o exposto, a representação da Procuradoria não pode prosperar, não apenas contra os ora defendentes, mas improcede contra todos os Representados escolhidos para responderem por aquilo que não deram causa”.

Na fase de instrução vários documentos foram juntados a requerimento das partes, tais como Relatório Técnico dos peritos oficiais eng. Cláudio da Silva Tarrise Fontoura e CC(EN) Sérgio Pinheiro Chagas (fls. 1002/1007) com contra razões ao parecer técnico elaborado pelo Eng. Ricardo Araújo de Andrade, juntado às fls., e respostas dos Peritos Oficiais aos quesitos anteriormente elaborados pela PEM, e que deveriam ter sido respondidos pelo Perito nomeado por esta Juíza-Relatora, caso não tivesse sido tal prova pericial deserta pela parte Requerente (fls.1670/1672).

Manifestação do Assistente da PEM às fls. 1697.

Em contraposição, a defesa de Bigmar Rebocadores S/A., Ciro Moraes Azambuja e Jofre Silveira Alonso da Costa fez juntar (fls. 1701/1714). vídeo relativo a prova de mar efetuada pelos proprietários do B/P “TUNAMAR”; comentários às respostas dadas pelo perito da PEM, sem antes dizer que equivocadamente, o Engº. Cláudio da Silva Tarrisse Fontoura se faz passar pelo perito judicial quando a perícia judicial nem mesma será realizada, conforme se verifica às fls. 1671/1672).

Fizeram juntar, ainda, vários laudos técnicos, pareceres e documentos relativos a embarcação e seus proprietários (fls. 1030/1624).

Em Alegações Finais manifestaram-se:

A PEM após tecer comentários aos laudos periciais apresentados pelas defesas dos Representados e apoiando-se nos laudos elaborados por seu perito, reforça sua tese de acusação, alegando:

“..... já estando o “TUNAMAR” com a estabilidade bastante degradada, notadamente na condição de carregamento em que navegava por ocasião do acidente, o alagamento do tanque nº 05 de BE foi “a gota d’água” tornando o emborcamento irreversível e acelerado o processo.

Que, enfim, a um somatório de condutas culposas, que não se excluem umas a outras, deu-se esta verdadeira tragédia da qual, certamente, até os dias de hoje lamentam outras tantas vidas!

Indefensável o “amadorismo” do 1º e 2º representados para com o trato com a atividade mercante da pesca.

Indesculpáveis os erros grosseiros e sucessivos dos profissionais de Engenharia que cuidaram dos planos, memoriais e vistorias do pesqueiro, 3º, 4º e 5º representados: destarte, a bem da verdade, que tudo sob as ordens e “supervisão” de sócio da 1ª representada, que, enfim, acabou por chamar a si a maior responsabilidade pela eclosão do evento.

Que mais falaria este órgão acusador, em laudas e laudas, tudo a robustecer, ainda mais, os já 10 volumes existentes no presente processo”.

Enfim, reitera “in totum” os termos da exordial, de sua promoção, na instrução.

HSBC Bamerindus Seguradora S/A as fls 1725/1726 reforçando sua tese de fls, alega:

“A fase de dilação probatória em nada modificou as provas do acidente colhidas na fase do inquérito, das quais restou indubitavelmente certa a responsabilidade dos representados, inclusive a Bigmar Rebocadores S/A. pelo naufrágio ocorrido com o barco de pesca “TUNAMAR”.

As provas posteriores em nada alteraram as conclusões do inquérito com referência à causa do acidente, sendo que a responsabilidade da proprietária e segurada Bigmar Rebocadores S/A., ficou evidentemente caracterizada pela sua conduta irregular na reforma da embarcação, tornando-a insegura e imprópria para os fins que pretendiam.

As alegações finais da Douta Procuradoria Especial da Marinha são da mesma opinião que as da Assistente, sendo que as provas técnicas novas, que vieram a instruir o presente processo, são de molde a confirmar a perícia originária elaborada pela Capitania que realizou o inquérito.

Seria despiciendo enumerar as razões da culpa e responsabilidade da Bigmar Rebocadores S/A., mas vale a pena relembrar que houve: falhas no projeto de modificações da embarcação “GERALDTON ENDEAVOUR” para navio de pesca “TUNAMAR”, falta de supervisionamento das obras por pessoa devidamente habilitada: erro na elaboração do Manual de Trim e Estabilidade, mal posicionamento do disco de Plimsoll, que foi falha gravíssima; e o não atendimento por três vezes aos critérios para o braço de endireitamento. Todas estas causas, que são capitais e não são poucas, tendo tudo origem na irresponsabilidade da representada Bigmar.

Assim sendo, e pelas razões respeitáveis das alegações da Douta Procuradoria, bem como pelos Doutos suplementos de V. Exa., do Exmº Sr. Dr. Juiz-Revisor, Emérito Professor da Escola Naval e dos demais membros desta Corte, confia, serenamente a Assistente na procedência do feito, para julgar a representada Bigmar Rebocadores S/A. culpada e responsável pelo acidente com o barco de pesca “TUNAMAR”, aplicando-lhe a pena cabível, agravada ao máximo, tendo em vista a perda de vidas humanas resultante de sua atuação inescrupulosa e irresponsável, que está sobejamente comprovada pelos documentos constantes do presente processo”.

A Defesa de Júlio César de Souza Júnior, as fls 1731/1732), reportando-se a sua defesa de fls, diz ser

“suficiente se destacar os termos do parecer técnico, de autoria do engenheiro naval Ricardo Araújo de Andrade (fls. 11/22) e do laudo de perícia técnica, realizado pelos peritos da Capitania dos Portos (fls. 477)

Outrossim, devem ser salientados os depoimentos prestados no inquérito, onde a maioria declarou que a causa determinante do acidente foi o rompimento do tanque de água salgada, ocasionando a instabilidade da embarcação, ocorrendo o naufrágio.

Ainda dos depoimentos da 4ª e 25ª testemunhas, extrai-se que houve deficiências de manobras por parte dos timoneiros, antes do acidente, podendo estas terem sido causas supervenientes do naufrágio, o que não foi devidamente apurado no inquérito.

No que diz respeito ao relatório do encarregado do inquérito, é de se ressaltar-se o mencionado às fls “o Sr. Sbingine contratou.... e assumiu como supervisor a execução das obras....”.

Nota-se que a construção do tanque de água salgada na popa, foi executada sem qualquer projeto, donde se conclui que o representado não tem qualquer responsabilidade no acidente.

Por outro lado, as condições nº 2 e 6 da PORTOMARINST 21-09 (fls., e foram incluídas no Manual para simular outras condições críticas de estabilidade. Este fato é conhecido pelo próprio perito do inquérito da Capitania na pagina 11/22 do relatório de perícia técnica, onde diz “a PORTOMARINST 21-09 não aborda a condição de carregamento correspondente ao término da captura de iscas vivas e ao início da pesca do atum, ficando a critério do armador definir as quantidades de óleo, água e gêneros nesta condição “.

Assim, as condições 2 e 6 do Manual de Trim e Estabilidade, cumprem integralmente os critérios de estabilidade determinados naquela PORTOMARINST”.

A defesa de Paulo Roberto Almada as fls. 1734/1735 por sua vez alega:

“As provas trazidas posteriormente à peça de resistência, não alteram em nada as afirmações do representado respaldado em parecer técnico anexado à época.

Tanto as provas técnicas novas, bem como as elaboradas pela Capitania, deixam claro a fragilidade de seus fundamentos com relação ao representado. Porém, ambas dão conta de que o mal posicionamento do disco de Plimsoll, foi de falha gravíssima e, determinante contribuinte para a queda da estabilidade do pesqueiro.

Não menos grave, a redução das reservas de flutuabilidade do pesqueiro se deu, conforme depoimento das testemunhas, pela entrada de água pelas portas laterais da embarcação. Acaso fechadas, evitaria o embarque de água que causou o alagamento progressivo da embarcação.

Destarte, todas as provas técnicas trazidas aos autos, manipularam os valores da carga e assumiram valores extremamente altos para alguns itens, conforme verifica-se dos depoimentos das testemunhas, principalmente a de fls 130 e do parecer técnico juntado pelo representado dando conta de outros resultados, diversos dos apresentados oficialmente, amparados por estes depoimentos, que são os únicos capazes de reproduzir os últimos momentos do dia da navegação.

Por fim, levando-se em conta estes depoimentos, bem como o parecer técnico juntado pelo representado, análise do relatório da perícia técnica, fica claro que o representado não contribuiu em nada para o emborcamento do pesqueiro, requerendo”.

Finalmente, a defesa de Bigmar Rebocadores S/A, Ciro Moraes Azambuja e Jofre Silveira Alonso Costa, as fls 1737/1746, alega:

“Antes de tudo deve-se registrar que matérias fundamentais ao deslinde da causa determinante do acidente, formalmente suscitadas pela defesa não foram contraditadas nem rebatidas pelo órgão acusador ou por sua Assistente, o que implica juridicamente na sua prevalência e aceitação.

Quanto ao alegado erro no posicionamento do disco de Plimsoll, transformado em ponto crítico pela acusação verdadeira pepita preciosa da argumentação inicial, mostrou não passar de “ouro dos tolos”, falso e imprestável.

Fazendo considerações aos laudos dos peritos oficiais e afirma que o documento que confirma a correta marcação do disco e o de fls 998 que sequer foi combatido pela PEM e seu assistente técnico.

O laudo meteorológico de fls 15092/1513 apresenta um preciso diagnóstico da situação real enfrentada pelo “TUNAMAR”. Este laudo, como todos os demais laudos técnicos apresentados pelos Representados, também não foi contraditado. Após tecer várias considerações sobre tempo, previsão e laudo diz que os balanços sofridos pela embarcação foram balanços normais se atravessadas às ondas.

Tal fato, por si só obviamente não seria suficiente para levar uma embarcação estável a um adernamento fatal. Representa, entretanto, a força externa, suficiente para dar início à dinâmica dos fatos.

A porta lateral de BB estar aberta é indiscutível, como se depreende dos depoimentos e comprova a filmagem sub aquática. E surpreendente , para dizer o mínimo,

que o perito do inquérito e assessor técnico da PEM sequer tenha mencionado este fato, fundamental e decisivo para determinação da causa do acidente.

Quanto ao laudo do eng. Tarrise Fontoura alega que o mesmo foi objeto de cerradas críticas, jamais respondidas ou contraditadas, formuladas por experts e entidades de reconhecido conceito técnico. Todos foram unânimes em apontar os erros, os equívocos e as falsas premissas que invalidam inteiramente o conteúdo do laudo.

A despeito disso, a PEM, numa insustentável manipulação processual, tenta conferir ao eng. Fontoura a posição de perito do Juízo. Ora, é evidente que o referido profissional não foi nomeado pelo Juízo nem como tal compromissado, pelo que sua denominação não pode ser outra senão a de assessor técnico da PEM nada mais do que isso.

A pretensão da PEM é totalmente descabida. Os representados produziram farta prova pericial mais do que suficiente para fulminar o laudo inquisitório unilateral. O que não se pode admitir é que o próprio autor do laudo sob cerrada censura apareça travestido em perito do juízo.

Sobre o comportamento da Seguradora, Assistente da PEM, alega a defesa, foram juntados aos autos correspondências, documentos e parecer do árbitro regulador de avarias marítimas, Comte. Ferdinand de Miranda Filho, objetivando demonstrar a conduta imprópria da Seguradora e seu esforço desarrazoado para descumprir seu dever de indenizar”.

Tece vários comentários para no final alegar “ que o esforço desenvolvido pela Seguradora desde a ocorrência do sinistro objetiva, a qualquer custo, um único resultado: inadimplir sua obrigação contratual de indenizar o sinistro para cuja cobertura recebeu bom prêmio, ao contrário do comportamento da Bigmar que demonstrou tratar seu negócio e sua embarcação com correção e diligencia acima da média esperada para atividade de que se trata, além do que o correto aprestamento da embarcação e a

preocupação social demonstrada pela BIGMAR comprovam idoneidade da empresa na administração de seu negocio.

Quanto ao Eng. Jofre Silveira Alonso da Costa, o mesmo não era responsável nem pelo cálculo da borda livre, nem pela fixação de suas marcas, nem pela sua conferência. Tratam-se de funções próprias à Autoridade Naval. Como já desenvolvido por ocasião da defesa, a atuação profissional do eng. Jofre não tem nada, absolutamente nada, a ver com o acidente em discussão.

Da mesma forma, a PEM não logrou demonstrar a responsabilidade do Dr. Ciro Moraes Azambuja para a ocorrência do sinistro. Ocupava, como demonstrado, posição meramente administrativa, uma vez que a proprietária continuou com a administração da embarcação exercendo de fato a função de aprestá-la e colocá-la a navegar. A interposição de um arrendatário para os fins administrativos já justificados, em nada contribuiu para o evento. A embarcação sempre esteve bem aprestada e abastecida pela proprietária.

Finalmente, alega que, para evitar repetições inúteis, consideram-se incorporadas a estas Razões todos os argumentos já desenvolvidos pelos Representados neste processo.

Os laudo periciais elaborados pelo Departamento de Engenharia da Fundação CIOPPETEC, pelo Eng. De Construção Naval e Mecânico Comte Paulo Domingos Ribas Ferreira e pelo Eng. Naval Antônio Augusto Teixeira de Freitas apresentam argumentos técnicos inquestionáveis, que aqui são incorporados e devem prevalecer, não só porque não contestados, mas, e principalmente, pelo próprio mérito e valor técnico desses trabalhos”.

Decide-se:

Analisando-se os autos verifica-se que o B/P “TUNAMAR” após obras estruturais, aprovadas pela Autoridade Marítima em vistorias e prova de mar e maquinas , como ainda pelos peritos da Seguradora Cascos Marítimos, conforme laudo de fls 231

atestando suas boas condições de navegabilidade e máquinas, saiu em primeira viagem do porto do Rio de Janeiro em 08/10/94, para uma expedição de 30 dias, iniciada no Rio de Janeiro com destino à Costa de Santa Catarina., estando a tripulação devidamente armada, no entanto, cerca das 02:30h de 11/10/94, inesperadamente, o B/P “TUNAMAR” adernou para BE e em menos de dois minutos emborcou para em seguida afundar ao largo de Cabo Frio, RJ, na posição coordenadas LAT. 022º 58’59”S e LONG. 041º 57’47”W.

Do acidente resultou a perda total da embarcação e a morte por afogamento dos Srs. Edson Francisco dos Santos e Antônio Roque de Almeida, conforme certidões de óbito de fls. 262, 263 e o desaparecimento dos Srs. José Gilvandro de Carvalho, Rildo Ferreira de Barcelos, Euler Ferreira de Barcelos, Amir Saturnino Bravo, Adilson Rodrigues Santos, Cláudio Gigolin, Marcos Eugênio Mandarino, Roberto Carlos Dias Bueno e Hélio Francisco dos Santos.

Neste processo, constatamos que as partes envolvidas não mediram esforços para, cada um, sob sua óptica comprovar ou demonstrar as causas do acidente e seus responsáveis, daí os vários laudos periciais produzidos.

Entretanto, os peritos, estes de reconhecida competência, não conseguiram, de forma insofismável, determinar o que realmente teria provocado este nefando acidente, contudo restou demonstrado o que não aconteceu.

Tal circunstância ficou consolidada na fase de discussão durante o julgamento, ocasião em que o Juiz-Revisor Carlos Fernando Pamplona, especializado em Engenharia Naval, trouxe à baila os argumentos que se seguem e que passam a constar como fundamentação desta decisão.

A causa determinante foi o brusco e persistente adernamento sofrido pela embarcação, gerando um processo de alagamento progressivo, seguido de emborcamento

e da perda de fluviabilidade, pela conjugação de fatores cuja origem e extensão não restaram apuradas acima de qualquer dúvida nos autos.

Apesar da farta prova técnica colhida no inquérito, enriquecida por vários laudos juntados durante a instrução do processo, ter buscado avaliar as causas e fatores contribuintes para o brusco adernamento que, ao final, provocou o naufrágio, a perda total da embarcação e das preciosas vidas de onze das pessoas presentes a bordo, não foi possível aquilatar em qual medida cada um dos inúmeros possíveis fatores teriam contribuído para o acidente.

Foram analisados fatores como:

1) falha de projeto e/ou de construção, por ocasião das obras de adaptação do pesqueiro, originariamente projetado para carga seca (peixes) e transformado para atuneiro, com tanques para iscas vivas, acarretando deficiência na estabilidade intacta, pela presença da carga líquida e/ou impropriedade da borda livre regulamentar;

2) falha operacional, devido a lastreamento incorreto dos tanques, erro de manobra no leme e/ou incompleto fechamento estanque das aberturas; e

3) atuação irresistível do meio ambiente, pela ação adversa do vento e ondas, em razão de sua intensidade e direção relativa ao rumo da embarcação.

De qualquer maneira, ficou evidenciado, pela dinâmica do acidente (o brusco e persistente adernamento, seguido de progressivo alagamento) que a embarcação naufragou porque foi submetida a um conjugado de emborcamento (agente inclinante de origem externa, interna ou ambas), de amplitude superior à sua capacidade de restauração, no que diz respeito à estabilidade transversal. Os fatores foram analisados levando em conta que poderiam ter causado o acidente, quer atuando isoladamente, quer ocorrendo de maneira simultânea, superpondo os seus efeitos.

A perícia técnica da Capitania, elaborada por engenheiros navais da DPC, concluiu que o “TUNAMAR” teria assumido uma inclinação para BE, causada por

manobra, por onda ou por vento, permanecendo nessa condição por algumas dezenas de segundos, tudo devido ao fato de a estabilidade da embarcação estar bastante degradada, tornando lento o seu jogo, o que teria feito transbordar a água dos porões das iscas, água que se teria acumulado por BE, aumentando o ângulo de banda e o transbordamento, levando ao emborcamento.

A conclusão do laudo se baseou na assertiva de que, tanto os parâmetros relacionados com a estabilidade, como aqueles relativos à borda livre da embarcação, estariam comprometidos diante da condição de carregamento assumida como ocorrente, por ocasião do acidente. Tal condição foi estimada pelos peritos a partir de alguns informes dos tripulantes, admitindo, como ressalva no laudo, que “os valores atribuídos poderiam diferir da condição real, diante da discrepância das informações”. Para tais condições presumidas, concluiu o laudo que, embora a altura metacêntrica inicial atendesse ao valor exigido pelas normas, a curva de estabilidade estática não atendia aos demais critérios (relacionados com a área sob a curva, até o ângulo de alagamento e braços de endireitamento para ângulos limites de inclinação). A Assistente da PEM juntou laudo técnico ratificando as conclusões da perícia da Capitania .

Tais conclusões foram contestadas por laudos e pareceres técnicos, elaborados também por engenheiros navais, e trazidos aos autos na instrução do processo pelas defesas dos representados. Em todos eles é contestada a estimativa feita quanto a suposta condição de carregamento do “TUNAMAR” por ocasião do acidente, e os cálculos de estabilidade e de borda livre. Em especial, foram contestadas as hipótese assumidas de que os tanques de iscas vivas estariam todos preenchidos (o que seria descabido para a ocasião); que o pique-tanque de vante estaria cheio com água doce (baseado no depoimento de uma única testemunha); que, para a avaliação da borda livre e das curvas cruzadas de estabilidade, não foi considerada a estanqueidade da casaria e das superestruturas do pesqueiro. Em suma: as conclusões do laudo pericial da Capitania (nas

quais se calcou o relatório do inquérito e a representação da PEM), no sentido de que as condições de estabilidade da embarcação e sua borda livre não atendiam aos critérios estabelecidos pelas normas, basearam-se em premissas quanto à condição de carregamento e valores para as curvas cruzadas de estabilidade que não poderiam ser acolhidos como verdadeiros, sem a sombra de dúvidas.

Realmente: conforme comentado na análise técnica às fls. 1177, elaborada pelo Engenheiro Naval e Mecânico Paulo Domingos Ribas Ferreira, não existem registros dos consumíveis embarcados para a viagem; das 32 testemunhas inquiridas, apenas 5 apresentaram informes acerca dos itens existentes a bordo, alguns deles com valores irreais e discrepantes; e ainda: foi assumido um peso para as provisões muito superior ao informado pelas testemunhas, além de ser admitido como cheio de água doce o pique-tanque de vante destinado a lastro (água salgada), sem ligação com a rede de aguada, conclusão calcada em informação trazida aos autos por uma única das inúmeras testemunhas inquiridas. Foram também considerados cheios os tanques de serviço de iscas, apesar de a embarcação ainda não estar em faina de pesca do atum.

Cálculos efetuados através da análise técnica de fls. 1182, baseados nas condições de saída do porto e no consumo presumível dos itens, apresentaram uma diferença para o deslocamento da ordem de 68 toneladas a menor, com posição mais baixa para o centro de gravidade, melhorando as características de estabilidade da embarcação, quando comparadas aos valores apresentados no laudo pericial da Capitania.

O laudo do Departamento de Engenharia da Fundação COPPETEC (fls. 1035/1173) também apontou como equivocadas as hipótese em que se baseou o laudo da Capitania, quando admitiu estarem cheios os tanques 2, 3, 4 e 5, bem como o pique-tanque de vante com água-doce (fls 1045 e 1047).

A análise comparativa dos laudos conflitantes permite balizar, como condições possíveis para a situação do carregamento: a mais desfavorável, porém improvável

(aquela presumida pelo laudo da Capitania) e a menos desfavorável , mais provável de ter ocorrido (aquela presumida pelos pareceres técnicos contestantes).

Da mesma forma, na análise das características da estabilidade, tanto estática como dinâmica, restou demonstrado que os peritos da Capitania não consideraram no cálculo das curvas a existência do castelo, da superestrutura onde se localizava o alojamento da guarnição, bem como as braçolas das tinas, além da cozinha e do acesso à praça de máquinas.

Uma comparação entre os resultados obtidos para as curvas cruzadas de estabilidade (por intermédio do mesmo programa de computador adotado pelos peritos da Capitania) indicou que, para deslocamento e ângulos de inclinação mais elevados, os valores constantes do laudo pericial eram significativamente menores, comprometendo as conclusões apresentadas no laudo, uma vez que a embarcação possuía braços de endireitamento muito maiores do que os considerados pelos peritos (fls. 1184). Em suma: as conclusões do laudo pericial da Capitania, quanto à insuficiente estabilidade do “TUNAMAR” por ocasião do acidente, se fundamentou em uma condição assumida para o carregamento mais desfavorável do que aquela provável para a ocasião, como também em não ter sido considerada a existência das superestruturas que, inclusive, se levada em conta, apontaria características satisfatórias de estabilidade, até para aquela condição de carregamento admitida pelos peritos.

A condição real de carregamento por ocasião do acidente não pôde ser determinada com precisão, porém pode ser admitida como intermediária em relação às aquelas condições limites apresentadas pelos laudos, demonstrando que as características de estabilidade do barco, na ocasião, embora necessariamente não contrariassem os requisitos mínimos estabelecidos pelas normas, envolviam uma questão importante e que implicava em atenção especial para aqueles que operavam a embarcação, objetivando

garantir a sua segurança, especialmente no que diz respeito à condição de fechamento do material estanque.

Quanto à questão da borda-livre, apontada pelos peritos da Capitania como contribuinte para o acidente, deve-se considerar, como contestou a análise técnica às fls. 1187, reiterada pelas conclusões do laudo da COPPTEC às fls. 1051, que também incorreu em erro o cálculo efetuado pelos peritos pois, também aí, não consideraram a existência do castelo e da superestrutura sobre o convés de borda livre, estendendo-se de borda a borda do navio. O disco de Plimsoll foi fixado de acordo com as determinações da Capitania, em posição equivalente a 388m, valor muito próximo àquele correspondente ao calado máximo da embarcação atribuído pelo projetista (386mm). As críticas relacionadas com a alegada inviabilidade comercial da embarcação em função de seu calado máximo não devem ser consideradas pois baseadas em cálculos incorretos de estabilidade e de borda livre.

Pelo até aqui exposto, deve-se considerar que não restou comprovada a existência de um vício próprio da embarcação recém-reformada, ficando descaracterizada a ocorrência de um defeito na embarcação que tipificasse um acidente da navegação previsto na letra “b” do art. 14 da Lei nº 2.180/54, como sustentado pela PEM na representação, devendo-se exculpar os representados Júlio Cesar de Souza Júnior, Paulo Roberto Almada e Jofre Silveira Alonso da Costa, engenheiros navais, respectivamente 3º, 4º e 5º representados, responsáveis pela elaboração dos manuais de trim e estabilidade, plano de capacidade, seção mestra, prova de inclinação e vistorias em seco após as obras de transformação.

Quanto à ocorrência de um agente inclinante de origem interna, relacionado com o rompimento de uma antepara de tanque, de um eventual carregamento assimétrico de tanques por manobra equivocada de válvulas ou transbordamento assimétrico de tinas, deve-se considerar que as duas primeiras hipóteses foram descartadas desde a fase inicial

do inquérito pois, apesar dos relatos de testemunhas asseverando que teria acontecido um estrondo por ocasião do adernamento, não restou evidenciada a ocorrência de colapso estrutural, quer sob o aspecto da resistência do material, quer sob o aspecto da existência de esforços capazes de produzir a ruína de antepara divisória de tanque; da mesma forma, nenhuma notícia acerca de eventual manobra de válvula ocorrente na ocasião do acidente foi trazida pelos depoimentos, tendo sido aventada a hipótese tão-somente porque, em viagem anterior, o navio teria experimentado uma banda permanente depois de um erro de operação das válvulas dos tanques.

Quanto ao transbordamento assimétrico das tinas de iscas vivas, apontado no relatório da perícia técnica da Capitania como um fator contribuinte, admitindo que o pescueiro tivesse adernado em torno de 5°, por manobra do timoneiro ou por efeito de onda, permanecendo nessa situação por uma dezena de segundos, o volume de água transbordada ficaria acumulado dentro do barco, no bordo de adernamento. Tais valores foram contestados pelo parecer técnico às fls. 1193, levando em conta a altura das braçolas dos tanques e a necessidade do preenchimento de seu volume, antes do transbordamento. Dos depoimentos se verifica que apenas duas testemunhas apresentaram informes relativos ao transbordamento das tinas, não sendo apresentados detalhes sobre a quantidade transbordada ou sobre a eficiência do sistema de drenagem do convés, podendo se deduzir que não foram quantidades significativas. Todas as escotilhas dos tanques de iscas eram dotadas de tampas estanques e que, se fechadas, impediriam qualquer transbordamento.

Quanto à ocorrência de um agente inclinante de origem externa, deve-se considerar que, apesar de as testemunhas, em sua maioria, relatarem que as condições ambientais eram normais por ocasião do acidente, há informes nos autos de que o estado do mar teria sofrido significativa alteração, devido à passagem de uma frente fria na região, com vagas passando para a direção SW, com altura de 2 a 3 metros,

acompanhando a nova direção dos ventos, e marulhos com a mesma direção, porém em sentido oposto (NE), com altura de até 2 metros (conforme relatório técnico sobre as condições meteorológicas e recortes de jornais juntados às fls. 1246/1258).

Como a embarcação demandava a enseada do Forno, recebia as vagas de SW pelo través de BB, enquanto o marulho de NE estaria batendo por seu través de BE (recortes de jornal juntados noticiam as dificuldades enfrentadas na operação de salvamento, devido ao estado do mar naquela madrugada e manhã seguinte). Conforme concluiu a análise técnica às fls. 1195, apesar de a embarcação se encontrar sob uma condição climática adversa, o estado irregular do mar, com ventos mudando para SW, dificultava a visualização da gravidade da situação, dando uma falsa impressão de tranquilidade aos tripulantes, a maioria repousando àquela hora da madrugada escura e com névoa. O estado irregular do mar também explicaria a dificuldade na condução da embarcação momentos antes do acidente, relatada por alguns sobreviventes, que chegaram a criticar o leme hidráulico, o piloto automático e até a estabilidade direcional do pesqueiro.

Atravessada às ondas e ao marulho, após mudar o rumo, aterrando na direção da Enseada do Forno, a embarcação ficou submetida a balanços transversais, não por deficiência de estabilidade, ou por simples ação do leme, mas pela ação das vagas pelo través. Nessas circunstâncias um fator externo que possivelmente poderia ter atuado, produzindo um brusco adernamento inicial, seria o embarque de água do mar no convés do salão interno da superestrutura, através da porta lateral para redes, de BB, que estaria aberta, seguindo-se outros embates, agravando o adernamento, até que ocorreu o alagamento do tanque nº 5, que também estaria com sua escotilha aberta. Algumas testemunhas mencionam o fato de que a porta lateral de BB estaria aberta. A filmagem submarina do casco soçobrado mostra que a tal porta estava aberta, com o barco assentado de popa no fundo e a proa levantada. Não se pode afirmar, sem a sombra de dúvidas, qual

a situação da porta momentos antes do acidente, já que alguns depoimentos registram que as portas estiveram abertas mas haviam sido fechadas. De qualquer sorte, ficou evidenciado nos depoimentos que a prática de deixarem abertas as ditas portas laterais era usual entre os tripulantes, especialmente para arejar o salão onde a tripulação permanecia em horas de descanso. O filme mostrando a viagem inaugural do pesqueiro, com a presença das famílias dos tripulantes, demonstra claramente que as portas laterais abertas davam maior conforto aos ocupantes do salão. Pode-se conjecturar que, na ocasião, as portas laterais estariam abertas, ainda mais que o estado do mar nos momentos que antecederam o acidente era tido como normal, antes da mudança de rumo, ao montarem o Cabo Frio.

O acidente sob análise envolve uma questão complexa quanto à avaliação de sua causa determinante. Como pode acontecer em acidentes como o presente, a sua causa pode não ser uma só, mas a conjugação de vários fatores contribuintes que, apesar de, isoladamente, não serem suficientes para produzir o sinistro, quando sobrepostos, desencadeiam a sua ocorrência.

Não ficou comprovada a acusação formulada pela Procuradoria e sua assistente contra o proprietário e o armador, no sentido de que as obras de transformação do pesqueiro foram realizadas em estaleiro descredenciado, por amadorismo com o trato da atividade mercante da pesca, sendo o segundo estranho às lides. Em sentido contrário se verifica, como sustentou a defesa, que a embarcação fora dotada de equipamentos modernos, incomuns para aquele tipo de pesqueiro, tais como, radares, GPSs, SATENAVs, ecobatímetros, estando o casco e as máquinas em bom estado. Além disso, mais do que o seguro obrigatório, efetuou seguro para cobrir toda a tripulação, tendo o armador aprestado a embarcação de maneira correta para colocá-la em operação, em nada contribuindo para o sinistro.

A aprofundada análise técnica desenvolvida na fase de inquérito se sustentou na suspeita de que o comportamento da embarcação apontava no sentido de uma carência de qualidade quanto às suas características de estabilidade e borda livre, sendo então feitas suposições para quantificar qual teria sido a condição de carregamento da embarcação por ocasião do acidente que explicasse o não atendimento aos requisitos mínimos exigidos pelas normas.

Em contrapartida: as também aprofundadas análise técnicas trazidas aos autos na fase de instrução do processo, além de contestarem as premissas que levaram o inquérito a concluir pela sobrecarga e pelo defeito na embarcação quanto a suas características de estabilidade e borda livre, também faz suposições quanto a situação do carregamento e do fechamento das aberturas estanques.

Restaram então muitas dúvidas relevantes: - a embarcação estava sobrecarregada? - qual a sua real condição de carregamento por ocasião do acidente? - a não consideração da existência das superestruturas no cálculo das curvas de estabilidade implicava em admitir como abertas suas portas e escotilhas estanques? - as condições ambientais no local e horário do acidente eram realmente adversas ou se modificaram naquela madrugada, surpreendendo os tripulantes, em sua maioria repousando? - as portas laterais do salão interno, do tipo corrediças, que costumeiramente permaneciam abertas, estavam ou foram fechadas naquela condição? - o fato de ter sido constatada aberta a porta de BB no casco soçobrado repousando no fundo, a 60m de profundidade, após naufragar, demonstra que, por ocasião do adernamento, tal porta estaria necessariamente aberta? - e a porta de BE? “

O afundamento com perda total do barco, em sua primeira viagem após as obras de transformação, junto com a lastimável perda das vidas de muitos de seus tripulantes, acidente previsto na letra “a” do art. 14 da Lei nº 2.180/54, sepultou a possibilidade de se apurar, com precisão, a origem do sinistro

Assim, cotejando a farta prova técnica juntada aos autos, desde a fase do inquérito e na instrução do processo, verifica-se que as principais conclusões acerca das causas do acidente não são uniformes.

Quanto a um eventual defeito da embarcação, relacionado com o projeto e obras de modificação sofridas antes daquela primeira viagem (tipificado na representação como da responsabilidade do proprietário e dos engenheiros navais envolvidos), tal defeito foi cabalmente contestado pela análise técnica elaborada pelo Engenheiro Paulo D. Ribas F., juntada às fls.1175/1351), de teor plenamente convincente, fundamentada em consistente argumentação, tecnicamente comprovada no relatório e seus anexos, e que, em resumo, concluiu:

a) que a estimativa da condição de carregamento e dos valores das curvas cruzadas e da borda livre que serviram de base para a conclusão de que o “TUNAMAR” apresentava uma estabilidade deficiente e estava sobrecarregado no momento do acidente, tais premissas estavam eivadas de inúmeras irregularidades (listadas às fls. 1177/1190) e que levaram a resultados equivocados;

b) que não foi constatado qualquer erro de projeto ou construção que inviabilizasse comercialmente a embarcação (fls.1190/1192);

c) que as condições ambientais, no local e horário, eram adversas, porém de difícil visualização, não permitindo aos tripulantes a perfeita identificação da gravidade da situação (fls.1195);

d) que a embarcação se encontrava no momento do acidente, com escotilhas e portas de acesso abertas, o que pode ter contribuído para o alagamento e posterior naufrágio (fls.1196/1197); e

e) que o alagamento do salão teria desencadeado o adernamento da embarcação para BE de forma progressiva até seu emborcamento devido a (fls. 1208):

- degradação das características iniciais de estabilidade em função da elevação da posição vertical do centro de gravidade e do aumento do deslocamento;
- aparecimento de um momento emborcador provocado pelo deslocamento gradual da massa líquida embarcada para o bordo para o qual a se encontrava inclinada até provocar o emborcamento.

Não restou comprovada, acima de qualquer dúvida, a afirmativa de que a embarcação apresentava defeito de projeto ou de construção ou que estaria sobrecarregada por ocasião do acidente, razão pela qual a representação ofertada pela PEM deve ser rejeitada, exculpando-se os representados.

A causa real do acidente não restou apurada com a precisão necessária para apontar responsáveis, levando em conta ainda que eventuais falhas de ordem operacional, relacionadas com o fechamento das aberturas estanques, como também a análise da influência do meio sobre o comportamento do barco, não foram avaliados com o aprofundamento necessário na fase apuratória.

Pelo exposto, deve-se arquivar o processo, julgando o acidente como de origem indeterminada, já que decorrente da conjugação de vários fatores cuja intensidade de contribuição não foi avaliada com a precisão necessária.

Assim,

A C O R D A M os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: naufrágio, com perda total, em sua primeira viagem, após obras para mudança de classificação, provocando a morte por afogamento de dois pescadores e o desaparecimento n mar de nove outros tripulantes; b) quanto à causa determinante: brusco adernamento sofrido pela embarcação, gerando um processo de alagamento progressivo, seguido de emborcamento e de perda de flutuabilidade, pela conjugação de fatores cuja origem e extensão não restaram apuradas acima de qualquer dúvida; c) decisão: julgar improcedentes os termos da representação da D. Procuradoria

(Continuação do Acórdão referente ao processo nº 16.184/95.....)

=====

em peça de fls, considerando o acidente da navegação, previsto no art. 14, letra “a”, da Lei nº 2.180/54, como de origem indeterminada, exculpando Bigmar Rebocadores S/A, Ciro Moraes Azambuja, Júlio César de Souza Júnior, Paulo Roberto Almada e Jofre Silveira Alonso da Costa, e mandando arquivar o processo. P. C. R. Rio de Janeiro, RJ, em 08 de maio de 2001.

MARIA CRISTINA DE OLIVEIRA PADILHA
Juíza-Relatora

WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RRm)
Juiz-Presidente