

PROCESSO Nº 17.134/96**ACÓRDÃO**

B/P "VERDE VALE II". Naufrágio após abalroamento por navio mercante não identificado, resultando em perda total, sem vítimas. Causa não apurada acima de qualquer dúvida. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Consta dos autos que, no dia 24/03/96, cerca das 16:00h, o B/P "VERDE VALE II", de propriedade de Indústria e Comércio de Pescado A. Weiss Ltda., sob o comando do pescador profissional Jairo Louzada, naufragou, na posição estimada de lat. 34° 01' 5 S e long. 051° 31' 7 W, a cerca de 77 milhas do farol do Albardão, no litoral do estado do Rio Grande do Sul, sob condições adversas de mar, com ventos de direção WNW, com força 7/8 da escala Beaufort. Após intensas buscas, um avião da Força Aérea Brasileira localizou a balsa inflável do barco sinistrado, com os sete tripulantes a bordo, na manhã do dia 27/03/96, sendo os mesmos recolhidos pela corveta "BAHIANA" no mesmo dia cerca das 14:25h, e levados para o porto do Rio Grande.

No inquérito instaurado pela Capitania dos Portos do Estado Rio Grande do Sul forma ouvidas onze testemunhas.

Jairo Louzada, comandante do B/P "VERDE VALE II", declarou que, no dia 24/03/96, o barco se encontrava fundeado, tendo o farol de Albardão pelo través, a cento e dez milhas da costa, em uma profundidade de cento e oitenta metros, sob baixa visibilidade, pois chovia bastante e havia cerração, e experimentava ventos de cem quilômetros por hora, de direção sudoeste, gerando ondas de quatro a cinco metros. Acrescentou que sabia que a embarcação, classificada como H-2-m, não deveria se afastar da costa; entretanto, o pescado a capturar se encontrava naquela posição.

Declarou, ainda, que, às 15:20h, o pescador Uaires Silva da Silva avistou a proa de um navio mercante, razão pela qual o motorista de pesca Roberto Wanderert deu

partida no motor e o barco foi guinado para boreste, mas o navio terminou por abalroar o barco por bombordo. O navio abalroador tinha a parte interior do casco preta e a superior vermelha, superestrutura cinza claro e a chaminé com distintivo azul, sendo que a tinta vermelha do casco do barco ficou marcada na parte preta do navio.

Declarou, também, que, após a abalroação, o motorista cortou a amarra e guinou cento e oitenta graus, na tentativa de acompanhar o navio e pedir socorro pelo rádio VHF - canal 16, mas não foi atendido. Na ocasião, foi avistada a inscrição "RIO DE JANEIRO" na proa do navio e foi verificado que a antena do radar do navio não estava funcionando. Acrescentou que, a seguir, pediu socorro pelo rádio SSB (HF), sendo atendido pelos barcos de pesca "NOVA ESPERANÇA" e "RENATA II", que estavam muito distantes.

Declarou, ainda, que o barco sofreu o embarque de grande quantidade de água, ocasionando o apagamento do motor, cerca das 16:10h, ocasião em que foi emitido o último pedido de socorro aos supracitados barcos, com a informação de que o barco estava sendo abandonado. Acrescentou que o tempo decorrido entre a abalroação e o naufrágio foi de cerca de cinquenta e cinco minutos e que a balsa salva-vidas, ao ser lançada, não inflou totalmente, sendo necessário o acionamento posterior da bomba manual. Tanto o estojo de primeiros socorros como a ração encontravam-se molhados, pois não estavam acondicionados em recipientes estanques. Os demais itens da balsa estavam em bom estado.

Declarou, também, que o mestre do barco, patrão de pesca costeira Manoel Norberto Bittencourt, não se encontrava a bordo, porque passou mal na manhã do dia 10/03/96, data da saída do barco do porto de Itajaí. Já o motorista da pesca Osny Dias de Oliveira, sentiu-se mal durante a viagem, com dores na coluna, tendo desembarcado no porto de Imbituba. No que se refere ao pescador profissional Antonio Pinheiro Leal Nunes, o mesmo alegou ter se sentido mal na semana anterior à saída do barco. Acrescentou que decidiu, juntamente com o mestre Manoel, embarcar os pescadores Renato da Silva e Ricardo Alexandre Cardoso, que teriam a situação regularizada quando da escala no porto do Rio Grande, programada para o dia 04/04/96, ocasião em que o mestre Manoel também assumiria o comando.

Declarou, finalmente, que a empresa armadora não tinha conhecimento do embarque de Renato da Silva, que não possuía matrícula, mas sabia que o mestre e o pescador Antonio não iriam embarcar no dia 10/03/96, e que o motorista Osny havia desembarcado em Imbituba, no dia 12/03/96.

Manoel Norberto Bittencourt, mestre do B/P "VERDE VALE II", prestou depoimento uniforme com o de Jairo Louzada, com exceção do embarque do pescador Renato da Silva, do qual alegou não ter conhecimento. Acrescentou que não apresentou à armadora atestado médico confirmando sua doença.

Osny Dias de Oliveira, segundo condutor motorista de pesca, prestou depoimento uniforme com o de Jairo Louzada, confirmando seu desembarque no porto de Imbituba, em 12/03/96, por motivo de saúde.

Antonio Pinheiro Leal Nunes, pescador profissional, apresentou atestado médico indicando a impossibilidade de exercer funções a bordo por trinta dias, a partir de 06/09/96.

Roberto Wanderert, pescador profissional, prestou depoimento uniforme com o de Jairo Louzada, acrescentando que o navio abalroador era dotado de bom espaço entre a superestrutura e a popa em formato de meia lua; não transportava contêineres no convés e navegava no rumo norte ou nordeste.

Uaires Silva da Silva, pescador profissional, declarou que o B/P "VERDE VALE II" saiu de Itajaí, na manhã do dia 10/03/96, em direção à costa do Rio Grande do Sul, sem entrar em nenhum porto. Afirmou que os tripulantes Manoel Norberto Bittencourt, Osny Dias de Oliveira e Antonio Pinheiro Leal Nunes não se encontravam a bordo por ocasião da saída. Acrescentou que o navio abalroador tinha a parte superior do casco pintada na cor cinza esverdeada e a superestrutura na cor branca.

Ricardo Alexandre Cardoso, aprendiz de pesca, declarou que não conseguiu regularizar sua situação como pescador profissional, em virtude de não ter realizado exame médico. Afirmou que, no dia 09/03/96, foi convidado por Jairo Louzada para embarcar no B/P "VERDE VALE II", tendo assinado o rol de equipagem, apesar de não ter regularizado o embarque em sua caderneta de inscrição e registro. Acrescentou que não conhecia o mestre Manoel Norberto Bittencourt e que seu embarque seria regularizado no porto de Rio Grande.

Renato da Silva, não habilitado, declarou que, no dia 10/03/96, Jairo Louzada autorizou seu embarque, mesmo sabendo que não possuía caderneta de inscrição e registro. Acrescentou que o comandante do barco não perguntou qual era a sua idade - 17 anos - e que não assinou o rol de equipagem, sendo informado que seu embarque seria regularizado no próximo porto.

Nelson Aurélio Camargo Maciel, pescador profissional, declarou que o B/P "VERDE VALE II" entrou no porto de Imbituba, no dia 12/03/96, em razão de problemas no aparelho de navegação por satélite, não havendo, na ocasião, o desembarque de qualquer tripulante. Acrescentou que estava embarcado no B/P "VERDE VALE II" desde janeiro de 1996 e já havia realizado três viagens, sendo que em nenhuma delas tomou conhecimento da presença de Manoel e Osny a bordo.

Rodolfo Weiss Neto, preposto da Indústria e Comércio de Pescados A. Weiss Ltda., armadora do B/P "VERDE VALE II", declarou desconhecer irregularidades na movimentação da tripulação do barco e que o barco sinistrado, que não estava segurado, não era autorizado pela armadora para pesca a mais de cem milhas da costa.

Consta dos autos que o navio abalroador não foi identificado.

Laudo de exame pericial indireto, ilustrado com fotografias da balsa utilizada pelos naufragos, descreve o material existente a bordo da balsa. Conclui não ter sido possível determinar a causa do acidente.

Juntados aos autos documentos de praxe.

O encarregado do inquérito, em seu relatório, apontou como possíveis responsáveis indiretos pelo acidente o pescador profissional Jairo Louzada, por comandar o B/P "VERDE VALE II" sem estar habilitado como patrão de pesca costeira, navegando em alto-mar, a 110 milhas da costa, em área para a qual o barco não estava classificado, e fundeando a embarcação em local não apropriado; e o patrão de pesca costeira Manoel Norberto Bittencourt, por ter entregue o comando da embarcação à pessoa não habilitada.

O indiciado Jairo Louzada apresentou defesa prévia.

A Doute Procuradoria representou em face de Jairo Louzada, pescador profissional, comandante, e Manoel Norberto Bittencourt, patrão de pesca costeira, com fulcro no art. 14, letra "a" (naufrágio) e art. 15, letras "a" (impropriedade da embarcação e deficiência de equipagem) e "e" (fato que colocou em risco a incolumidade e a segurança da embarcação, vidas e fazendas de bordo), todos da Lei nº 2.180/54, fundamentando de acordo com as conclusões do inquérito. Como medida de segurança, requereu a expedição de ofício à DPC, para que intensificasse a fiscalização dos barcos de pesca, com relação à habilitação de seus tripulantes e limites de operação de acordo com sua classificação.

O juiz-relator determinou a publicação de nota para arquivamento, tendo em vista que os autos noticiam apenas infrações ao Regulamento para Tráfego Marítimo - RTM, cometidas pela armadora do B/P "VERDE VALE II", assim como por parte do comandante e do condutor motorista, que não se encontravam a bordo. Observa que a prova testemunhal, única consistente nos autos, indica que o naufrágio foi decorrente de abalroação provocada por um navio mercante não identificado.

Prazos preclusos.

Analizando-se os autos, verifica-se que, segundo a tripulação do B/P "VERDE VALE II", a embarcação se encontrava fundeada a cerca de 100 milhas do farol de Albardão, sob condições adversas de vento, mar e visibilidade, quando foram atingidos por um navio mercante não identificado.

Diligências foram efetuadas no sentido de localizar o navio que teria abalroado o barco sinistrado, porém, sem sucesso.

O laudo de exame pericial indireto, calcado nas provas dos autos, atesta não ter sido possível determinar a real causa do acidente.

Não se pode afirmar que as seguintes infrações ao Regulamento para o Tráfego Marítimo - RTM, tenham guardado relação de causa e efeito com o acidente em tela: art. 75 (tripulantes não habilitados); art. 100 (tripulantes não arrolados); art. 121 (tripulação em desacordo com o cartão de lotação) e art. 173 (operação em desacordo com classificação), cometidas pela proprietária do B/P "VERDE VALE II", Indústria e Comércio de Pescado A. Weiss Ltda., e, ainda, art. 141, I (ausência injustificada de bordo - deixar de cumprir e fazer cumprir regulamento), por parte do patrão de pesca costeira Manoel Norberto Bittencourt; e art. 142, I (ausência injustificada de bordo - deixar de executar o serviço que lhe competia a bordo), por parte do motorista de pesca Osny Dias de Oliveira.

Conclui-se que o acidente da navegação caracterizado pelo naufrágio do B/P "VERDE VALE II", após ser abalroado por um navio mercante não identificado resultando em perda total, sem vítimas, não teve sua causa determinante apurada acima de qualquer dúvida, razão pela qual é de se determinar o arquivamento dos autos do inquérito. Contudo, devem ser comunicadas à DPC as infrações ao RTM supramencionadas. No que se refere à medida de segurança proposta pela Doute Procuradoria, deixa de ser adotada, tendo em vista que o Tribunal já se manifestou sobre a matéria em diversas ocasiões anteriores, tendo as autoridades navais competentes tomado uma série de providências voltadas para a segurança da atividade pesqueira em águas sob controle brasileiro.

Assim,

A C O R D A M os Juízes do Tribunal Marítimo, por maioria nos termos do voto do Exmº Sr. Juiz-Relator: a) quanto à natureza e extensão do acidente: naufrágio após abalroamento de barco de pesca por navio mercante não identificado, resultando em perda total, sem vítimas; b) quanto à causa determinante: não apurada acima de qualquer dúvida; c) decisão: julgar o acidente da navegação capitulado no art. 14, letra "a", da Lei nº 2.180/54, como de origem indeterminada. Mandar arquivar os autos do inquérito. Comunicar à DPC as seguintes infrações ao RTM; art. 75 (tripulantes não habilitados); art. 100 (tripulantes não arrolados); art. 121 (tripulação em desacordo com o cartão de lotação) e art. 173 (operação de barco em desacordo com a classificação), cometidas por Indústria e Comércio de Pescado A. Weiss Ltda., proprietária do B/P "VERDE VALE II"; art. 141, I (ausência injustificada de bordo - deixar de cumprir e fazer cumprir regulamento), cometida pelo patrão de pesca costeira Manoel Norberto Bittencourt; e art. 142, I (ausência injustificada de bordo - deixar de executar o serviço que lhe competia a bordo), cometida pelo motorista de pesca Osny Dias de Oliveira. Vencida a Exmª Srª Juíza Vera Lucia Coutinho que recebia a representação nos termos em que se encontrava para que prosseguisse nos termos da lei. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 10 de julho de 1997. LUIZ CARLOS DE ARAUJO SALVIANO, Juiz-Relator - MARIO AUGUSTO DE CAMARGO OZÓRIO, Vice-Almirante (RRm), Juiz-Presidente.

PROCESSO Nº 17.134/96

VOTO VENCIDO

Recebi a representação em todos os seu termos, dando continuidade ao feito, tendo em vista que os representados deram causa ao acidente, por terem conduzido a embarcação para fora dos limites de sua classificação, 110 milhas da costa, sob ação de mau tempo, ventos de 100 km por hora e cerração, com pessoal inabilitado a bordo para faina de pesca.

Cometeu uma infração ao RTM que gerou o acidente, devendo ser apreciado pelo Tribunal Marítimo. Há registro de deficiência de equipagem, o que agrava a situação, eis que o local escolhido era impróprio. Não há registro legal de que o pescador tenha sido abalroado por navio mercante. VERA LUCIA DE SOUZA COUTINHO, Juíza.