

TRIBUNAL MARÍTIMO
PROCESSO Nº 19.292/01
ACÓRDÃO

Navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD”. Naufrágio de embarcação estrangeira em águas costeiras do estado de Sergipe, com sua perda total e no desaparecimento do seu vigia, Silvane Gomes de Carvalho, POP, única pessoa a bordo, sem registro de poluição ao meio ambiente. Embarcação com sérias restrições de máquinas e de governo, sem ferro sobressalente, sem tripulação mínima e devidamente habilitada a bordo, fundeada próximo de terra, em área sujeita à condições adversas de mar e vento, guarnecida apenas com um vigia e sem embarcações de apoio próximas em condições de prestar socorro. Negligência. Agravante. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Trata-se de analisar o encalhe, seguido de emborcamento, ocorrido na madrugada entre os dias 15 e 16 de setembro de 2000, do navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD”, bandeira americana, armador Western Geophysical Co, de 16,76 m de comprimento e 4,87 m de boca, 45 TAB, equipado com 2 motores 6CTA Cummins, com 600 HP de potência total, e duas unidades de propulsão “Tractor II Jet System”, depois que se rompeu a sua amarra, sob condições adversas de mar e vento, nas proximidades da praia de Pirambú, SE, com danos materiais e o desaparecimento do vigia, Silvane Gomes de Carvalho, única pessoa que se encontrava a bordo, sem registro de poluição ao meio ambiente.

No inquérito instaurado pela Capitania dos Portos de Sergipe foram ouvidas 26 testemunhas, sendo que uma delas por precatória, e anexados aos autos os documentos de praxe e fotografias da embarcação.

No Laudo de Exame Pericial, fl. 7, efetuado no dia do acidente, consta que o fator material contribuiu, pela ruptura da amarra e que o fator operacional também contribuiu, pela falta de tripulante qualificado a bordo e concluiu que as causas determinantes do acidente foram as condições adversas do estado do mar (fortuna do mar).

No Laudo Técnico de Material, fl. 12, efetuado no dia 29 de setembro de 2000, consta que o cabo que estava servindo de amarra era de nylon de 2 polegadas, que se encontrava em mau estado de conservação e inadequado para o fundeio (arrêbem), tendo como causa provável de sua ruptura o esforço excessivo sobre sua carga normal de trabalho; que o ferro, constituído de uma âncora tipo Danfort, pesando 25 kg, com grande

poder de unhamento, era compatível com a embarcação; e que a tensa do local de fundeio era apropriada.

José Arnaldo de Oliveira, fls. 43 a 45, técnico sísmico, declarou que, por ocasião do acidente se encontrava em Fortaleza; Thomas Alton Whiddon IV, norte americano, fls. 50 e 51, técnico em navegação, declarou que se encontrava em Pirambú, SE, dormindo no hotel; João Cosmo Sobrinho, fls. 55 e 56, navegador, declarou que se encontrava dormindo no acampamento da empresa, em Lagoa Redonda, SE, e todos declararam que não presenciaram o acidente.

Terry John Sadler, australiano, engenheiro técnico, fls. 46 e 47, em síntese, declarou que se encontrava em Fortaleza, por ocasião do acidente, e não presenciou o fato em análise; que era o chefe do grupo de levantamento sísmico; que o navio “WESTERN CROPAUD” estava trabalhando sob suas ordens e que este navio esteve fundeado desde o dia 13, quando, na madrugada do dia 15 para o dia 16, a amarra do ferro se partiu e o navio foi arrastado para a praia, vindo a encalhar e que soube que o vigia, contratado pelo depoente, apelidado de “Piscica” havia desaparecido.

Declarou, também, que a tripulação havia trabalhado durante muitos dias (em torno de 24 dias) e foi dispensada pelo depoente; que considerou seguro o fundeio tendo a bordo apenas o vigia, sem tripulantes do navio, pois havia sempre outros barcos de apoio próximos, “MARIMAR X”, “SETE UM” e o barco do próprio “Piscica”, mas que este último, no dia, não se encontrava na área, pois retornou para Pirambú, para devolver hélice emprestada ao mesmo, fato que não era do conhecimento do depoente; que a orientação era para chamar os navios de apoio, o pessoal da empresa localizado no acampamento, em Lagoa Redonda, SE, e a rádio Pirambú-SE, em caso de ocorrer algum problema com o “WESTERN CROPAUD”.

Declarou, ainda, que a turbina “esquerda” de propulsão estava inoperante, mas que o navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD” poderia ser operado sem problema; que não sabia informar se este navio dispunha de outro ferro, em condições de “pronto uso”, mas que havia balsa e coletes salva-vidas.

Kolbjorn Hansen, norueguês, engenheiro mecânico, fls. 48 e 49, em síntese, declarou que realizava a manutenção e operação dos canhões de ar e compressores utilizados a bordo do navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD”, para pesquisa sísmica; que a última vez que esteve a bordo desse navio foi cerca de 24h do dia 12 de setembro de 2000; que foi tentado o fundeio, nas proximidades do navio de apoio “MARIMAR X”, a 2,5 milhas da costa, inclusive com o ferro reserva do navio de apoio “SETE UM”, sem sucesso, pois o fundo era muito “duro”, então foi passado um cabo para amarrar na popa do “MARIMAR X”, que já estava fundeado; que no dia seguinte o

“WESTERN CROPAUD” fundeou com sucesso em frente à Pirambú, a cerca de 2 milhas da barra do rio Japaratuba e a aproximadamente 8 milhas do “MARIMAR X”; que apenas a turbina de bombordo da propulsão estava inoperante.

Declarou, também, que, no dia 16, soube através do Sr. Scott (mecânico da empresa) que o “WESTERN CROPAUD” tinha dado na praia e que sua cabine tinha sido localizada a 5,5 km ao sul do casco; que foi informado por um tripulante do navio de apoio “MARIMAR X” que a amarra do ferro do “WESTERN CROPAUD” teria se partido na distância de um metro do cabeço de boreste, da proa do navio; que, com a correnteza, o navio foi rapidamente dar na praia; que o Sr. Terry havia comprado recentemente, em Aracajú, SE, um cabo de uma polegada de espessura para ser usado como amara do ferro desse navio; que, normalmente, o “WESTERN CROPAUD” ficava amarrado na popa do navio de apoio “MARIMAR X”, mas que, no dia do acidente, isso não ocorreu porque o “WESTERN PIRANHA” estava transportando cabos sísmicos para serem embarcados na popa desse navio de apoio.

Declarou, ainda, que o ferro do “WESTERN CROPAUD” seria do tipo “DANFORT”, com cerca de 40 kg e 1,5 m de altura, feita de liga semelhante a alumínio; que não havia a bordo ferro de reserva e não sabia informar se a bordo teria algum ferro emprestado da embarcação “SETE UM”; que já havia visto o vigia “Piscica” operar o navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD” para manobrá-lo em aproximação da popa do navio de apoio “MARIMAR X”; que o acidente se deu pelo forte vento reinante naquela ocasião e que, para evitar o acidente, esse navio não deveria ter ficado fundeado, mas amarrado na popa do navio de apoio “MARIMAR X”.

José Arteiro Marçal, comandante do navio de apoio “MARIMAR X”, fls. 52 a 54, em síntese, declarou que se encontrava fundeado a cerca de 3 milhas da costa, na altura de Lagoa Redonda, SE, e que não presenciou o acidente em pauta; que cerca da 23h40min do dia 15 de setembro de 2000, o vigia do navio “WESTERN CROPAUD”, “Piscica”, entrou na fonia informando que a amarra havia se partido e que esse navio estava a deriva a 500 m da praia. O depoente imediatamente levantou o ferro e se dirigiu, com a máxima velocidade possível, cerca de oito nós, na sua direção e solicitou ao vigia para entrar em contato com o barco “SETE UM” que estava fundeado mais próximo dele; que perguntou ao “Piscica” o porquê dele não estar utilizando a máquina para se afastar de terra e que ele informou que o navio estava sem giro (o que acreditava querer dizer que estava sem condições de manobrar).

Declarou também que chamou esse navio, quando chegou na posição do fundeio do “WESTERN CROPAUD”, e que o “Piscica” lhe informou que já estava encalhado e para que o depoente não se aproximasse mais, porque poderia encalhar

também; que observou uma luz verde que acreditava ser do navio “WESTERN CROPAUD” e também a embarcação “SETE UM”, quando ouviu dessa que não podia se aproximar mais, pois o mar estava muito agitado e a profundidade local muito rasa; que durante uma hora tentou novo contato com o “Piscica” (“WESTERN CROPAUD”) e com a base de apoio em terra, sem sucesso; que cerca das 5h do dia 16 conseguiu contato com a Base de Apoio e ao questionar o porquê de eles não terem atendido as chamadas anteriores, responderam que foi por causa do barulho de comício, não ouviram a chamada do VHF e que, em seguida, o depoente passou as informações sobre o “WESTERN CROPAUD”.

Declarou, ainda, que para evitar esse acidente, deveria ter outro ferro a bordo, como sobressalente; que, normalmente, quando o “WESTERN CROPAUD” ficava fundeado a tripulação permanecia a bordo e quando ficava amarrado ao seu navio ficava apenas o vigia “Piscica”; que achava que o navio fundeado apenas com o vigia não era seguro; que o local onde o “MARIMAR X” estava fundeado era apropriado, de boa tensa e que seu navio possuía um ferro de 80 kg e sua amarra era de nylon, de uma polegada e meia de bitola; que considerava o ferro e a amarra do “WESTERN CROPAUD” em bom estado de conservação e adequados para o tipo de navio; que o vento era forte, SW, e mar agitado, com ondas de 4 m de altura; que, para evitar o acidente, deveria ter sido virada a máquina para se afastar de terra; que esse navio calava um metro e a posição de encalhe foi muito perto de terra e que seria possível o “Piscica” nadar até a praia; que não havia nenhuma ordem verbal ou por escrito para que o seu navio fizesse a segurança do “WESTERN CROPAUD” quando fundeado.

Fabiano Joaquim da Silva, marinheiro de máquinas, fls. 57 e 58, Manoel Alexandrino da Silva, marinheiro de convés, fls. 59 e 60, José Weliton Rodrigues Amaral, Marinheiro de Máquinas, fls. 61 e 62, todos do navio de apoio “MARIMAR X”, confirmaram as declarações do mestre de sua embarcação.

Geraldo Francisco dos Santos, Mestre de Cabotagem, fls. 63 e 64, declarou que era o comandante do navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD”; que exercia essa função desde o dia 18 de julho de 2000, mas que não estava a bordo; que ouviu comentário do Sr. Sérgio Burle de que a amarra de seu navio havia se partido e que foi dar em terra, que uma pessoa, Sr. “Piscica”, havia desaparecido; que a tripulação foi dispensada por Terry J. Sadler, com seu navio amarrado à popa do navio de apoio “MARIMAR X”; que o ferro e a amarra de seu navio eram compatíveis e estavam em bom estado de conservação e não havia restrição de máquinas e que estava com combustível a bordo quando baixou terra; que o “Piscica” prestava apoio logístico ao seu navio; que não sabia dizer se ele saberia manobrar seu navio, pois nunca o viu

manobrando; que seu navio era de manobra simples e não havia dificuldade para manobrá-lo; que o Sr. Terry informou que o serviço de pesquisa havia terminado e não seriam mais necessários a tripulação a bordo nem os serviços desta, determinando que todos baixassem terra.

Pedro Messias dos Santos, marinheiro de convés do “WESTERN CROPAUD”, fls. 74 e 75, em síntese, confirmou as declarações do mestre de sua embarcação, e acrescentou que a bordo não fazia praticamente nada, pois estava lá apenas para constar, porque quem manobrava efetivamente o navio era o Terry J. Sadler.

Antonio Alencar dos Santos Silva, fls. 76 e 77, marinheiro de máquinas do “WESTER CROPAUD”, confirmou as declarações do mestre e do marinheiro de convés, inclusive de que praticamente não fazia nada a bordo.

Evans Buchan, escocês, fls. 65 e 66, declarou que era o comandante da L/M “RED FOX” e que se encontrava fundeado a 12,5 milhas ao Norte de Pirambú, SE; que cerca de 1h30min determinou ao imediato, Antonio, para suspender pois o tempo havia piorado, vento NE, de 24 a 25 nós, e ondas de 4 a 5 m; que, logo em seguida, ouviu no VHF, canal 16, o tripulante do “MARIMAR X” solicitando ajuda para resgatar o “WESTERN CROPAUD” e, momentos mais tarde de que não havia mais necessidade de ajuda, porque esse último já havia encalhado; que foi informado pelo comandante do “MARIMAR X” que a bordo só estava o vigia e que a tripulação estava em terra, em alguma pousada em Pirambú, SE; que tem bastante experiência, já trabalhando como marítimo no Brasil há 26 anos; que naquela área há sempre muitas ondas, próximo de terra, e que deveria ter fundeado a uma distância maior, de 6 a 8 milhas de terra; que não achava seguro fundear a cerca de 2 milhas da costa e estando com apenas um homem a bordo.

Antonio Fernandes de Andrade, fls. 67 e 68, imediato da L/M “RED FOX”, confirmou as declarações do mestre de sua embarcação.

Valdilene dos Santos, fls. 69 e 70, declarou que vivia maritalmente com Silvane Gomes de Carvalho, também conhecido como “Piscica”; que soube do acidente, no dia 16, através do irmão da vítima, Soriano Gomes de Carvalho e que cerca das 16h30min do dia 15 de setembro de 2000 ouviu conversa, por VHF entre o Silvane e o comandante do “MARIMAR X” de que ele estava receoso, pois o tempo estava mudando, com bastantes ondas no local e que estava com medo de a amarra do “WESTERN CROPAUD” se partir, pois estava “trincada”.

Soriano Gomes de Carvalho, irmão da vítima, fls. 71 e 72, declarou que foi convidado verbalmente para trabalhar no B/P “DEUS COMIGO”, desde o dia 16 de agosto de 2000, de propriedade de seu irmão Silvane (“Piscica”); que seu irmão foi

contratado como vigia do “WESTERN CROPAUD” pela firma Baker Hugues do Brasil e também a sua embarcação, para efetuar apoio logístico; que o depoente manobrava esse barco de pesca juntamente com seu sobrinho Lucivan; que era comum a tripulação desse navio de pesquisa desembarcar e ficar apenas o vigia a bordo; que viu seu irmão manobrar sozinho esse navio algumas vezes; que desde o dia 13 de setembro de 2000 esse navio estava com restrições de máquinas e, inclusive, para trazê-lo do local onde estava amarrado, na popa do “MARIMAR X” até o local de fundeio, foi necessário apoiar com o B/P “DEUS COMIGO”, puxando-o pela proa, ora para boreste, ora para bombordo, pois a turbina de bombordo estava inoperante e que o navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD” estava com forte tendência para bombordo; que cerca de 11h30min ouviu na fonia a comunicação de seu irmão com a tripulação do “MARIMAR X” solicitando a aproximação desse, pois estava receoso de que a amarra do ferro se partisse, tendo em vista ter observado alguma fibras da amarra se cortando ao roçar no costado, mas que a resposta do navio de apoio foi que não poderia, pois iria receber a bordo cabos de levantamento sísmico do navio “WESTERN PIRANHA”.

Declarou, também que não passou pela cabeça do depoente oferecer ajuda, mesmo diante da situação crítica em que se encontrava o “WESTERN CROPAUD”, com a amarra do ferro não inspirando confiança, com deficiência de propulsão, sem apoio do “MARIMAR X” e sabendo que seu irmão estava sozinho a bordo.

Lucivan da Silva de Carvalho, fls. 82 e 83, em síntese, declarou que se encontrava em casa, dormindo; que trabalhava no B/P “DEUS COMIGO”, que transportava material e pessoal do navio “WESTERN CROPAUD” e confirmou o depoimento de Soriano, quanto ao apoio no deslocamento desse navio, devido ao problema na turbina de bombordo; que ouviu o “Piscica” entrar em contato com o Sr. Kolbjorn Hansen, informando da avaria na turbina; que cerca das 16h do dia 15 de setembro de 2000 ouviu o Silvano entrar em contato com o Soriano informando que estava receoso de ficar a bordo, pois a amarra não estava em bom estado e que ouviu essa mensagem ser passada para o navio de apoio “MARIMAR X”, pelo “Piscica”, que solicitou também para que esse se aproximasse do seu navio; que a tripulação do “MARIMAR X”, por sua vez, informou que havia entrado em contato com o Sr. Hansen e que este determinou que o navio de apoio “MARIMAR X” permanecesse onde estava.

Cícero Gonzaga Neto, fls. 78 e 79, em síntese, declarou que era o comandante do “WESTERN PIRANHA” e que se encontrava em terra, pois, ao término dos trabalhos, esse navio atracava no cais em Pirambú, SE; que se não tivesse havido alteração de rotina, seu navio iria recolher as caixas e cabos que ficavam no leito do mar (utilizados

para levantamentos sísmicos) e trazê-los para terra; e que o “WESTERN CROPAUD” normalmente ficava amarrado na popa do “MARIMAR X”.

Nivaldo Francisco dos Anjos, fls. 84 e 85, em síntese, declarou que era o chefe-de-máquinas do “WESTERN PIRANHA” e que se encontrava de folga, em sua residência em Aracajú; que esse navio apoiava o “WESTERN CROPAUD”; e que nunca, efetivamente, trabalhou a bordo, antes do acidente em pauta, apenas estava embarcado no papel, e que embarcou efetivamente dois dias depois, porque o agente Sérgio Burle lhe informou que havia pouco espaço a bordo para os técnicos e a tripulação.

Alessandro Ferreira Santana, fls. 80 e 81, em síntese, declarou que era tripulante do bote inflável “ZODIAC”, da firma Baker Hugues do Brasil; que nunca comentou com ninguém, nem com a Sra. Valdilene dos Santos sobre uma possível avaria nos motores do “WESTERN CROPAUD”; que não presenciou o acidente, pois estava em sua casa, na Ilha de Santa Luzia, dormindo.

Arnaldinho Victor Gomes, fls. 88 e 89, pescador não habilitado, em síntese, declarou que trabalhava a bordo do “ZODIAC”, recebendo cabos do navio de pesquisa “WESTERN PIRANHA” e levando-os para a praia; que, por ocasião do acidente se encontrava em sua residência, na Ilha de Santa Luzia, dormindo; que acreditava que o “WESTERN CROPAUD” estava com algum problema, pois necessitava de apoio do B/P “DEUS COMIGO”, para manobrar; que depois que esse navio fundeou o Sr. Jaime embarcou no bote “ZODIAC”, ficando a bordo apenas o “Piscica”.

Manoel Passos Cruz, fls. 86 e 87, em síntese, declarou que trabalhava como vigilante no acampamento, em Lagoa Redonda, onde a equipe da firma Baker Hugues se encontrava; estava de serviço, em uma sala onde havia um VHF, que se encontrava ligado, sem restrições; que o canal de escuta era o 3; que seu turno de serviço se iniciou às 18h30min do dia 15 e terminou às 6h30min do dia 16 de setembro de 2000; que não foi ouvido pedido de socorro por parte do navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD”; que algumas vezes fazia ronda externamente ao local do acampamento, mas que o nível do som do VHF permitia ser ouvido a uma distância de cinco a dez metros desse; que não dormiu durante seu serviço; que havia a instrução para, no caso de algum pedido de socorro, se comunicar imediatamente com a chefia da equipe; que cerca de 6h do dia 16, tomou conhecimento do acidente, através do Sr. Paulo Dílson, chefe de segurança do acampamento; que ouviu dizer que o cabo da amarra se partiu e que esse navio foi dar na praia.

Genilson Dias da Cruz, pescador profissional, comandante do B/P “SETE UM”, fls. 90 e 91, em síntese, declarou que seu barco se encontrava fundeado a cerca de uma milha e meia ao sul da posição do navio de apoio “MARIMAR X”; que cerca de 23h

do dia 15 de setembro de 2000 ouviu a solicitação do “Piscica”, pois a amarra do “WESTERN CROPAUD” havia se partido; imediatamente suspendeu para prestar socorro e logo atrás do seu barco seguia também o navio de apoio “MARIMAR X”; ao se aproximar percebeu que o “WESTERN CROPAUD” já estava na arrebentação da praia, impossibilitando a aproximação; que o B/P “SETE UM” estava contratado pela CONATURA, cooperativa ligada ao Projeto Tamar, para fiscalizar as embarcações de pesquisa da firma Baker Hugues do Brasil, quanto à poluição do mar; que na madrugada do dia 13 de setembro de 2000 transportou os técnicos e a tripulação do “WESTERN CROPAUD” para o TMIB, ficando a bordo desse navio apenas o “Piscica”; que esse navio estava amarrado na popa do navio de apoio “MARIMAR X”; que nesse dia o “WESTERN CROPAUD” tentou fundear, mas não obteve sucesso, pois o ferro deslizava no fundo; que chegou a emprestar seu ferro de reserva para o “WESTERN CROPAUD”, mas, mesmo assim, não conseguiu fundear; que viu esse navio sair da popa do navio de apoio, tendo a bordo o “Piscica” e o Sr. Jaime (estrangeiro) e que nesse deslocamento observou uma pane em um dos seus motores da propulsão, a ponto de deixá-lo sem governo e necessitar de apoio do B/P “DEUS COMIGO”, para orientar seu deslocamento; que ouviu a comunicação do “Piscica” com o Sr. Hansen, no VHF, de que um dos motores não estava funcionando, fazendo com que o navio perdesse o governo; que o estado do mar e o vento mudaram a partir das 16h do dia 15 de setembro de 2000 e que ficaram muito violentos; que já havia visto o “Piscica” manobrar o “WESTERN CROPAUD” e que, para evitar o acidente, este deveria ter ficado amarrado na popa do navio de apoio “MARIMAR X”.

Alailton Vieira Santos, fls. 92 e 93, e Messias Santos, fls. 94 e 95, pescadores, tripulantes do B/P “SETE UM”, confirmaram as declarações do seu comandante; e de que o “Piscica” havia informado que um dos motores não estava funcionando e estava tentando fazer o outro partir, mas não estava conseguindo.

Nos autos foram encontrados diversos documentos referentes à procura do pescador Silvano Gomes Carvalho (conhecido como “Piscica”), mas até o final do inquérito seu corpo não foi encontrado.

A LisBrasil, se apresentando como representante dos seguradores do casco e máquinas do “WESTERN CROPAUD”, solicitou a análise das extremidades do cabo que serviu de amarra desse navio, por entidade independente do processo, sob as custas desse solicitante, para se estabelecer se o cabo foi deliberadamente cortado ou se rompeu por atrito com alguma parte da embarcação.

Na fl. 176, no Boletim de Informações Ambientais, consta que a área foi afetada pelos extremos do anticiclone subtropical que ocasionou aumento de

nebulosidade e que esteve propício à ocorrência de ventos de até 20 nós e a geração de ondas de 2,5 m.

Nas fls. 178 e 179 consta a Comunicação da Maroil Apoio Marítimo ao encarregado do inquérito justificando e informando a não existência do rol de Equipagem referente ao navio “WESTERN CROPAUD”.

Nas fls. 180 a 182 consta o Laudo Técnico emitido pela Brascorda, por solicitação da MB, Capitania dos Portos de Sergipe, referente às extremidades do cabo que serviu de amarra do navio “WESTERN CROPAUD”, com fotografias, que concluiu que a corda rompeu-se por excesso de carga e por pontos de atrito concentrados.

Nas fls. 185 a 187 consta o Relatório Técnico sobre a propulsão do navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD”, com fotos de partes desse navio nas fls. 188 a 194, realizada no estaleiro H. Dantas, em Aracajú, SE, entre os dias 13 e 14 de novembro de 2000, com as seguintes conclusões: 1. a propulsão de BB estava inoperante, mas não foi possível precisar a data de sua avaria; 2. a propulsão de BE estava com restrições de operação, antes do acidente, isto é, somente poderia ser utilizada em baixa rotação e por pouco tempo, pois as folgas existentes, por suas características, ocorreram de maneira progressiva, o que permitiu concluir tratar-se de um processo instalado antes do acidente; e 3. com a restrição de uma planta da propulsão, a “operacionalidade” da embarcação torna-se mais difícil necessitando, com isso, pessoal mais qualificado tecnicamente, para a execução de manobras com a embarcação.

Na fl. 222 consta o Cartão de Tripulação de Segurança, referente ao navio “WESTERN CROPAUD”, com indicativo de chamada WC08730, n.º de inscrição LA-2442-BW, tipo de embarcação pesquisa, com 45 TAB, classificado para mar aberto e outra atividade/serviço, com a tripulação de segurança constituída de um MCB, como comandante, um MNC e um MNM, com um total de três tripulantes; nas fls. 226 a 229 constam os documentos referentes a Silvano Gomes de Carvalho (carteira de identidade, carteira de registro de pescador profissional, emitida pelo IBAMA, carteira de habilitação, como pescador profissional, emitida pela DPC, certificado de dispensa de incorporação, emitido pelo exército brasileiro, CIR, caderneta da colônia dos pescadores, CTPS, título eleitoral, CIC/MF e comprovante de cadastramento no PIS); nas fls. 232 a 249 constam fotos do “WESTERN CROPAUD” encalhado e sendo retirado do encalhe; nas fls. 250 a 255 constam fotos do cabo da amarra; e nas fls. 255 e 256 constam fotos do ferro.

James William Eagles, norte-americano, fls. 263, com tradução juramentada nas fls. 261 e 262, respondendo aos quesitos formulados por carta precatória, fls. 259 e 260, em síntese, declarou que estava a bordo do navio “WESTERN CROPAUD”

juntamente com o “Piscica” e a tripulação do Zodiac, quando se deslocou da popa do navio de apoio “MARIMAR X” até a posição de fundeio; que esse navio podia navegar, mas era difícil de manter o rumo, devido a avaria em um dos motores de propulsão; que já havia sido utilizada nessa “capacidade” durante a produção da noite anterior e todos da Baker Hugues do Brasil, em terra, estavam cientes; que o “Piscica” já tinha “dirigido” essa embarcação muitas vezes antes; depois do fundeio se utilizou do “ZODIAC”, que foi rebocado atrás do “WESTERN CROPAUD”, para retornar para terra, ficando a bordo apenas o “Piscica” e declarou que desconhecia o seguinte: se foi feito algum reparo no motor para sanar a avaria, se havia combustível a bordo suficiente para operar os motores, se o outro motor estava operando com restrições, se a amarra estava em boas condições, se houve dificuldade para fundear o navio, assim como se havia outro ferro a bordo.

O encarregado do inquérito, fls. 267 a 270, depois de resumir os fatos apurados nos autos, considerou que o fator material contribuiu, pela ruptura da amarra do ferro do navio e que o fator operacional também contribuiu, pois a avaria na turbina de bombordo não foi reparada e não havia a bordo do navio “WESTERN CROPAUD” tripulação qualificada; que, em consequência, ocorreu o encalhe, seguido de emborcamento, ocasionando as perdas de sua superestrutura, equipamentos que estavam no convés e o desaparecido, nesse acidente, de Silvano Gomes de Carvalho. Concluiu que o fato de seu por “fortuna do mar”, mas apontou como possíveis responsáveis indiretos pelo acidente Terry John Sadler, chefe do grupo de levantamento sísmico, por ter dispensado a tripulação do navio, na madrugada do dia 13 de setembro de 2000, quando esse navio estava amarrado na popa do navio de apoio “MARIMAR X” e, posteriormente, fundeado, mantendo a bordo, apenas, um vigia, que não fazia parte da tripulação, até o acidente (imprudência); Kolbjorn Hansen, encarregado da manutenção, pois sendo da equipe e sabedor das restrições das turbinas do navio de pesquisa e das dificuldades para manobrá-lo nessa situação, consentiu que o navio ficasse fundeado sem efetuar os necessários reparos (negligência); e Geraldo Francisco dos Santos (negligência e imprudência), pois, como comandante desse navio, imprevidentemente, concordou com a dispensa da tripulação, negligenciando a segurança da embarcação ao não estabelecer o serviço de quarto.

Kolbjorn Hansen, fls. 278 a 280 e Terry John Sadler, fls. 281 a 283, apresentaram defesas prévias, alegando, em síntese, que não poderia ter sido realizado o reparo da turbina avariada, o que estava sendo providenciado em estaleiro, mas que a embarcação poderia se locomover normalmente com apenas uma turbina, inclusive foi o que ocorreu no dia anterior, último dia de trabalho que funcionou por mais de 10 horas consecutivas, sem qualquer problema; que a embarcação foi submetida a vistoria da

capitania no mês de julho de 2000, devidamente aprovada; que se a amarra ou o ferro fossem inapropriados, ou se houvesse alguma falha em qualquer dispositivo de segurança não teria sido aprovada; que o “Piscica” era pescador profissional, habilitado, proprietário do B/P “DEUS COMIGO”, barco esse contratado para dar apoio logístico ao navio “WESTERN CROPAUD” e, quando havia a necessidade de se afastar, outro barco vinha fazer as vezes daquele; que o “WESTERN CROPAUD” não possuía acomodações e que o “Piscica” dormia ou no seu próprio barco ou no navio de apoio “MARIMAR X”, entretanto, na fatídica noite, o B/P “DEUS COMIGO” não ficou dando apoio, pois foi devolver um hélice que lhe fora emprestado, sem que sua tripulação mandasse outra embarcação para substituí-lo, ficando o “WESTERN CROPAUD” sem o devido apoio; e que não era nem lógica nem verídica a informação de que não teria sido dada permissão para o navio de apoio “MARIMAR X” se aproximar do “WESTERN CROPAUD”, quando a sua amarra começou a se romper, uma vez que seria do maior interesse da empresa evitar qualquer dano material e físico ao “WESTERN CROPAUD” ou a quem nele estivesse, requerendo que sejam declarados isentos de culpa da acusação que lhes foram atribuídas.

A Doutra Procuradoria, fls. 288 a 299, depois de resumir os principais fatos apurados nos autos, representou em face de Terry John Sadler e Kolbjorn Hansen, pelo acidente da navegação, tipificado no art. 14, letra “a” (encalhe) e pelo fato da navegação, tipificado no art. 15, letra “e” (todos os fatos), ambos da Lei n.º 2.180/54, do qual resultou danos materiais significativos ao navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD” e no desaparecimento do seu vigia, Silvane Gomes de Carvalho, conhecido pela alcunha de “Piscica”, pescador profissional, fundamentando no apurado no inquérito.

Considerou que o encalhe teve como causa determinante o rompimento da amarra do único ferro existente a bordo do navio “WESTERN CROPAUD”, provocado pelo esforço a que foi submetida, em virtude das condições adversas de tempo e de mar, aliados ao atrito da amarra contra a borda da embarcação, em pontos concentrado de atrito, evidenciados nas fotos de fls. 246 e 247 e que a impossibilidade de manobrar a embarcação para vencer a forte correntada e o vento, contribuiu para o encalhe, pelo fato de a turbina de boreste estar com restrição de operação e que o vigia não conseguiu dar partida na outra turbina que estava inoperante, conforme constatado por laudo do engenheiro naval da BNA, ficando a embarcação a matroca até dar na praia.

Considerou, ainda, que nada se fazia sem a autorização do primeiro representado, Terry John Sadler, inclusive foi dele a ordem de dispensar a tripulação, assim como, provavelmente, também, a ordem de deixar a popa do navio de apoio “MARIMAR X”, com restrições de manobra, para fundear, auxiliado pelo B/P “DEUS

COMIGO”, em frente à praia de Piurambú, apenas com o vigia a bordo, abandonando-o a própria sorte.

Quanto ao segundo representado, Kolbjorn Hansen, por ter, na qualidade de mecânico responsável, tomando conhecimento das restrições na propulsão do navio “WESTERN CROPAUD”, não ter diligenciado e tomado as providências para saná-las, deixando a embarcação fundeada, entregue à sua própria sorte, além de não ter autorizado a aproximação do navio de apoio “MARIMAR X” do navio “WESTERN CROPAUD” depois que o vigia desse, “Piscica”, solicitou apoio quando o risco de partir a amarra era iminente.

Citados, os representados que não constam do rol de antecedentes neste Tribunal, foram defendidos por advogados regularmente constituídos.

Terry Jonh Sadler, fls. 333 a 345, em síntese, alegou preliminar, impugnando os depoimentos, pois considerou que estariam eivados de nulidade, uma vez que não se restringiram à matéria fática, emitindo juízo de valor sobre as responsabilidades pelo acidente em pauta.

No mérito, considerou estranha a ausência do comandante do “WESTERN CROPAUD” do pólo passivo dessa representação, tendo em vista as conclusões do inquérito; que este representado não influenciou em nada para a ocorrência do acidente; que ao término dos trabalhos um dos propulsores apresentou problemas de funcionamento e o representado se dirigiu para Fortaleza, para verificar a possibilidade de conserto, já que não seria possível repará-lo com a embarcação no mar; que este representado deixou o navio “WESTERN CROPAUD” amarrado na popa do navio de apoio “MARIMAR X”, contando, ainda com o apoio dos barcos “DEUS COMIGO” e “SETE UM”, portanto cercado de todo o cuidado.

Alegou, também, que o “WESTERN CROPAUD” encalhou e emborcou na praia, em razão dos fortes ventos e ondas de grandes proporções que acabaram por romper a amarra do navio; que o representado não determinou a saída desse navio da popa do navio de apoio, nem do fundeio a duas milhas da costa, sem a presença das demais embarcações; que não participou nem influenciou neste procedimento, pela simples razão de que se encontrava em Fortaleza, verificando a possibilidade de reparos no propulsor avariado, além do que o B/P “DEUS COMIGO” deveria estar assistindo o navio “WESTERN CROPAUD”.

Alegou que inexistiu nexos de causalidade, pois o acidente se deu por fortuna do mar, como concluíram o encarregado do inquérito e a Procuradoria, não havendo como responsabilizar alguém indiretamente em um acidente com o qual não contribuiu de forma direta e imediata, ante a teoria da causalidade adequada. Corrobora com essa tese,

o fato de a região ter sofrido bruscas e repentinas alterações que provocaram ondas de proporções suficientes para romper a amarra e levar a referida embarcação ao seu encalhe e posterior emborcamento (força maior), imprevisível e determinante para a efetivação do acidente, sendo esta a verdadeira causa adequada.

Citando Carlos Roberto Gonçalves, alegou que, a luz do art. 393 e seu parágrafo único, do Código Civil (2002), o caso fortuito e a força maior constituem excludentes de responsabilidade, porque afetam a relação de causalidade, rompendo-a, entre o ato do agente e o dano sofrido pela vítima.

Da mesma forma, citando Sérgio Cavalieri Filho, alegou que, para a caracterização da culpa há a necessidade de conduta voluntária contrária ao dever de cuidado imposto pelo Direito, com a produção de um evento danoso involuntário, porém previsto ou previsível.

Refutou a assertiva de que a amarra estivesse fora dos padrões, visto que a referida embarcação passou por vistoria da Capitania dos Portos, em junho de 2000, ou seja, três meses antes do acidente, não havendo justificativa plausível para alegar mau estado de conservação ou de estar em desacordo com o tipo da embarcação; que a deixou aos cuidados dos barcos de apoio “MARIMAR X”, “SETE UM” e “DEUS COMIGO”, inexistindo conduta culposa, pois alegou que o representado agiu com todo o cuidado esperado e requerido para a situação.

Finalizando, requereu seja considerado improcedente a representação em face deste representado.

Kolbjorn Hansen, fls. 348 a 357, alegou que a ex-empregadora desse representado, Baker Hughes do Brasil Ltda, em maio de 2002, fez um acordo extrajudicial com a “Sra. Silvane Gomes de Carvalho, companheira do Sr. Valdinei dos Santos”, na forma de uma transação em que não reconheceu ter a Baker qualquer tipo de culpa ou responsabilidade pelo incidente, nada obstante, pagou-lhe uma vultosa quantia, a título de auxílio e socorro, dando a Baker a mais ampla, geral e irrevogável quitação, para nada mais pleitear em juízo ou fora dele.

Alegou, preliminarmente, que a representação em face do segundo representado não indicou qual infração sua conduta ensejou, resultando em cerceamento de defesa e, também, de ineficácia dos depoimentos, fls. 43 a 95, pois considerou que não têm valor legal, porque não foram feitas de forma imparcial, apresentado suposições das testemunhas, muitas das quais se referiam “por ouvir dizer”.

Alegou, também, que a Douta Procuradoria incorreu em grave erro ao imputar responsabilidade ao segundo representado com base apenas no depoimento do pescador Lucivan da Silva Carvalho, fls. 82/83, que não estava presente em qualquer das

embarcações envolvidas no acidente, de que o segundo representado não teria dado permissão para a aproximação do navio de apoio “MARIMAR X”, quando a amarra do “WESTERN CROPAUD” começou a se romper, entretanto, ao ser inquirida a tripulação desse barco de apoio, nenhum dos seus membros relatou o fato trazido apenas por Lucivan que não presenciou o acidente.

Alegou, ainda, que não houve nexo de causalidade entre a alegada conduta do representado e o acidente ou fato da navegação, pois o segundo representado estava procurando um estaleiro para consertar a turbina avariada, por não ser possível consertá-la em alto mar; que ele não poderia prever que a embarcação de apoio B/P “DEUS COMIGO” deixaria o navio “WESTERN CROPAUD” abandonado, porquanto fora contratado para dar apoio integral ao mesmo, muito menos que a amarra estivesse mal colocada, pois o “vigia” era o proprietário do referido barco de pesca e tinha experiência em manobrar e ancorar embarcações; que a embarcação de apoio deixou o “WESTERN CROPAUD” e não providenciou outra para substituí-la, embora sabendo da avaria da turbina desse navio; que o navio poderia operar mesmo com uma turbina avariada, como funcionou no último dia de trabalho, sem problema, por mais de 10 (dez) horas consecutivas; e que o representado deixou a embarcação dois dias antes do acidente em pauta, portanto, totalmente imprevisível.

Alegou força maior para comprovar a exclusão de responsabilidade do representado, por ter sido fator inevitável para o evento danoso, conforme corrobora a própria representação.

Alegou, também ausência de culpabilidade, usando argumentos semelhantes aos da defesa do primeiro representado, pois considerou que a sua conduta foi, em todo o tempo, pautada nos critérios de cautela e que inexistiu omissão, penalmente relevante, no seu atuar, que não há provas nos autos que comprovem relação de causalidade entre o acidente da navegação e o desaparecimento de Silvano Gomes de Carvalho, pescador experiente, e de ser perfeitamente exigível que soubesse nadar e “caminhar das ondas até a areia”, como fazem os banhistas, que eventualmente vão à praia e se banham na arrebenção.

Ao final, requereu que fosse declarado isento de negligência, por não restar provado o nexo de causalidade entre a sua conduta e o acidente ou fato da navegação a ele imputados, eis que imprevisível a produção do resultado.

Aberta a instrução Terry John Sadler, fl. 381 e Kolbjorn Hansen, fl. 383, requereram provas, parcialmente indeferidas em despacho de fl. 384, o que ensejou Agravo de Instrumento que tomou o número 065/2004, julgado em 07 de junho de 2005, na sessão nº. 6.127^a, que, por maioria de votos, deu provimento parcial ao recurso.

Cumprindo a decisão desse E. Tribunal, referente ao Agravo, foram deferidos os depoimentos pessoais dos representados e indeferida a prova pericial requerida.

Nas fls. 453 a 574, com anexos às fls. 575 a 587 consta o Relatório Técnico elaborado por Moysés Alberto Mizrahi, apresentado pela defesa de Kolbjorn Hansen, que atacou as fundamentações da exordial da PEM e concluiu que o cabo da amarra estava em bom estado; que a região de fundeio foi subjugada por um centro de alta pressão e que o acidente se deu por fortuna do mar.

José Arnaldo de Oliveira, fls. 614 a 617, em síntese, declarou que era coordenador de operações marítimas da empresa Baker Hughes do Brasil Ltda, na ocasião do acidente com o navio “WESTERN CROPAUD”; que esse navio sofreu duas vistorias e foi autorizado pela CPPE a operar em águas jurisdicionais brasileiras; que a amarra desse navio estava em bom estado de conservação; que a embarcação de apoio contratada era a “MARIMAR X”, que possuía casco de aço de 22 m de comprimento; que não estava no local do acidente, haja vista que se encontrava em Fortaleza, em regime de descanso e que o primeiro representado também se encontrava na cidade de Fortaleza, tratando de algum assunto operacional da empresa junto a um estaleiro; que desconhecia qualquer avaria no navio “WESTERN CROPAUD” e que retornou, de avião, acompanhando o primeiro representado quando souberam do acidente.

Terry John Sadler, fls. 645 e 646, em síntese, declarou que o B/P “DEUS COMIGO” que prestava apoio não tinha ordens para deixar o “WESTERN CROPAUD” sozinho e confirmou suas declarações no inquérito da Capitania.

Kolbjorn Hansen, fls. 653 a 657, em síntese, declarou que as amarras do navio “WESTERN CROPAUD” eram novas; que tinha conhecimento que as embarcações “MARIMAR X” e “DEUS COMIGO” foram contratadas para prestar apoio ao navio “WESTERN CROPAUD”; que por ocasião do acidente não o presenciou, pois estava em uma pousada em Pirambú, desde o dia 14 de setembro de 2000, mas que foi informado do que ocorreu, devido aos fortes ventos reinantes; que o reparo não poderia ter sido efetuado com o navio “WESTERN CROPAUD” navegando; que foi o primeiro representado quem deu a ordem para a retirada do navio “WESTERN CROPAUD” da popa da embarcação “MARIMAR X”; que o depoente tinha conhecimento da avaria na turbina de propulsão do navio e que informou esse fato ao Sr. Terry John Sadler, de que seria necessário encontrar um estaleiro para reparar a turbina; que o conserto não seria possível em alto mar; que o B/P “DEUS COMIGO” foi contratado para prestar apoio ao navio “WESTERN CROPAUD” e que não tinha autorização para deixá-lo sozinho.

Em alegações finais, a Douta Procuradoria se pronunciou a respeito das preliminares suscitadas pelas defesas dos representados.

Quanto à alegada “ineficácia e nulidade dos testemunhos prestados nos autos do inquérito administrativo”, de que não se restringiram à matéria fática, mas que emitiram juízo de valor sobre a responsabilidade pelo acidente, e, também, de que alguns não foram testemunhas presenciais do evento danosos, contra-argumentou, sustentando que o art. 35, letra “c”, da Lei n.º 2.180/54, prevê o depoimento de “qualquer testemunha idônea” e no mesmo sentido estatui o art. 202, do CPP, portanto, podem depor “todas as pessoas”, exceto as incapazes, impedidas ou suspeitas, conforme reza o art. 405, do CPC, leis processuais aplicáveis subsidiariamente, com a permissão do art. 155, da Lei n.º 2.180/54.

Dispõe, ainda no CPP, art. 203, que a testemunha fará seu depoimento sob compromisso e, pelo art. 206, não poderá se eximir da obrigação de depor, exceto as previstas nesse artigo e as do art. 207.

Sustentou, ainda, que todas as disposições legais que tratam da produção da prova testemunhal foram cumpridas e que, pela simples leitura dos depoimentos, depreende-se, com facilidade, que o encarregado do inquérito agiu de acordo com as suas atribuições de investigador, com equilíbrio e em perfeita sintonia com o princípio da verdade real, ouvindo as testemunhas que considerou necessárias para apurar a verdade dos fatos e, se por acaso alguma testemunha manifestou suas apreciações pessoais, foi por serem inseparáveis da narrativa dos fatos, o que encontra amparo no art. 213 do CPP (“o juiz não permitirá que a testemunha manifeste suas apreciações pessoais, salvo quando inseparáveis da narrativa dos fatos”), requerendo que seja rejeitada esta preliminar suscitada por ambas defesas.

Quanto à segunda preliminar suscitada pela defesa do segundo representado, Kolbjorn Hansen, de inépcia da representação, por suposta ausência dos seus requisitos essenciais, sob o argumento de que na peça acusatória não contém todas as circunstâncias pelas quais atribuiu a sua responsabilidade, ofendendo o princípio da ampla defesa, deixando de indicar a infração de que o mesmo é acusado, alegou que também deve ser rejeitada, por ser descabida.

Contra-argumentou que, a semelhança do Processo Penal, art. 41, do CPP, a Denúncia, que neste E. Tribunal equivale à Representação, deverá conter a exposição do fato criminoso, com todas as suas circunstâncias, a qualificação do acusado, a classificação do crime e, quando necessário, o rol de testemunhas, entretanto, a luz da doutrina, o réu não se defende da classificação que é atribuída à sua conduta, mas sim dos fatos que lhe são imputados e mesmo uma classificação errada não é causa de rejeição da denúncia, podendo o juiz, na sentença, corrigir a “atecnia” (“emendatio libelli”), mas que isso, certamente, o sabe o ilustre causídico que assinou o peticionário de fls. 348 a 357.

Alegou, ainda, que, no caso em tela, não pode haver a menor dúvida de que os requisitos essenciais constam na exordial de fls. 288 a 299, eis que a PEM ali expôs, com a mais absoluta clareza, o fato delituoso, a autoria, a identificação e qualificação dos representados, bem como a classificação dos ilícitos administrativos que deram causa e pelos quais foram acusados, capitulados no art. 14, letra “a” (encalhe do navio “WESTERN CROPAUD”) a art. 15, letra “e” (condutas culposas que expuseram a risco a segurança da embarcação, vidas e fazendas de bordo, que resultaram, inclusive, no desaparecimento do pescador que atuava como vigia a bordo), portanto, não há como se falar em cerceamento de defesa, tanto que ambos se defenderam, utilizando todos os meios de defesa que dispunham, inclusive com a farta produção de provas, referentes aos fatos a eles imputados, por isso, igualmente, opinou pela sua rejeição, por falta de amparo legal.

No mérito, em síntese, reforçou os argumentos de sua exordial. Terry John Sadler, fls. 693 a 702, e Kolbjorn Hansen, fls. 703 a 710, reforçaram os argumentos apresentados em suas peças de defesa, quanto as preliminares e quanto ao mérito.

De tudo o que consta dos autos, temos que, quanto às preliminares suscitadas pelas defesas, estas devem ser rejeitadas, acolhendo-se a contra-argumentação apresentada pela Douta Procuradoria Especial da Marinha.

Ambas defesas tentaram impugnar a exordial, alegando, em preliminar, que os depoimentos, na fase de inquérito, estariam eivados de nulidade, pois entenderam que não se restringiram à matéria fática, emitindo juízo de valor sobre as possíveis responsabilidades pelo acidente, entretanto, o que existe nesses depoimentos, já ao seu final, depois de respondidas as perguntas de praxe, eram as com o seguinte teor: o que o depoente achava que deveria ter sido feito para evitar o acidente; se saberia dizer quem seria o responsável e se teria algo mais a acrescentar ao depoimento. Importante notar que se tratava de fase anterior ao processo e sem o intuito de emitir juízo de valor, mas sim, como de praxe nesse procedimento inquisitorial, tentar buscar nos depoimentos das testemunhas alguma indicação que ajudasse a formar a peça de informação, IAFN, o que não quer dizer que todos os depoimentos têm as mesmas respostas, o que de fato não ocorre na maioria dos casos, assim como não ocorreu nesse e, da mesma forma, a PEM não está restrita ao IAFN e menos ainda aos depoimentos para produzir sua exordial.

Na fase apropriada, de instrução do processo, as partes tiveram toda a liberdade de produzir as provas que consideraram hábeis e suficientes para sustentar suas versões, o que, nesse caso, de fato, o exerceram plenamente, apresentando parecer técnico, requerendo oitiva de testemunha e até dos próprios representados, não havendo como alegar cerceamento de defesa, pois se mais não trouxeram não o foi por limitações

impostas pelo procedimento processual, pois este foi largamente exercido pelas partes, como não poderia ser de outro modo à luz dos Mandamentos Constitucionais e legais.

Na peça de defesa do segundo representado, Kolbjorn Hansen, seu patrono argüiu, também, preliminar alegando que a exordial não indicou qual infração sua conduta ensejou, o que teria resultado em cerceamento de defesa, e questionou a sua fundamentação alegando que alguns depoimentos se referiam a “por ouvir dizer”.

Naturalmente que o representado se defende dos fatos alegados na inicial e esta estava conforme, como prevê a Lei nº. 2.180/54, lei especial, e foi recebida por unanimidade por este Tribunal e, no mais, suas argumentações se confundiam com o mérito, razão pela qual também foi rejeitada.

Quanto ao mérito, na exordial, a Douta representante da PEM reconheceu que o encalhe teve como causa determinante o rompimento da amarra do único ferro existente a bordo do navio “WESTERN CROPAUD”, provocado pelo esforço a que foi submetida, em virtude das condições adversas de tempo e de mar, aliados ao atrito da amarra contra a borda da embarcação, entretanto, considerou que o fato de a embarcação estar com restrições de máquinas e com apenas um ferro a bordo, além de não estar com sua tripulação, contribuiu para o acidente e o resultado nefasto e representou em face de Terry John Sadler e Kolbjorn Hansen, pelo acidente da navegação, tipificado no art. 14, letra “a” (encalhe) e pelo fato da navegação, tipificado no art. 15, letra “e” (todos os fatos), ambos da Lei nº. 2.180/54.

Quanto ao primeiro representado, Terry John Sadler, por ter dispensado a tripulação do “WESTERN CROPAUD”, por ter determinado para esta embarcação deixar a popa do navio de apoio “MARIMAR X”, conduzida pelo então vigia, não regularmente embarcado, não obstante estar com restrições de propulsão e governo, para fundear em local distante cerca de sete milhas do navio de apoio, em frente à praia de Pirambú, praticamente abandonado à própria sorte; e quanto ao segundo representado Kolbjorn Hansen, mecânico da equipe, que tinha conhecimento das restrições do navio e da dificuldade de manobrá-lo, naquelas circunstâncias, por não ter diligenciado para saná-las, deixando a embarcação fundeada e entregue a sua própria sorte, além de ter tomado conhecimento do pedido de socorro que o vigia “Piscica” fizera por VHF, pela fonia, ao “MARIMAR X”, quanto ao risco de partir a amarra, por não ter permitido que esse se aproximasse para o devido apoio ao “WESTERN CROPAUD”, por considerar que ambos foram negligentes, expondo a risco a embarcação “WESTERN CROPAUD”, que acabou por se materializar no encalhe, danos à embarcação, perda de equipamentos e no desaparecimento do vigia, no mar.

As defesas, no mérito, produziram um parecer técnico e solicitaram a oitiva de testemunha e dos próprios representados.

Ficou provado que tudo que ocorria a bordo do navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD” era sob ordem ou autorização do primeiro representado, inclusive, o segundo representado, em oitiva requerida pelo primeiro representado, declarou que partiu dele, Terry John Sadler, primeiro representado, também, a ordem de desatracar da popa do navio de apoio “MARIMAR X” e fundear, mesmo sabedor das sérias restrições de máquinas, provadas não apenas pela unanimidade da prova testemunhal, como, também, no excelente Relatório Técnico sobre a propulsão do navio “WESTERN CROPAUD”, constante às fls. 185 a 194, devendo, por isso, serem acolhidos os termos da exordial, com relação a estas imputações, em face do primeiro representado, para responsabilizá-lo.

Quanto ao segundo representado, embora os fortes indícios de sua participação culposa no evento em pauta, assiste razão à sua defesa quando alegou que o único depoimento que se referiu a não permissão para que o navio de apoio “MARIMAR X” fosse ao encontro do navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD”, quando o “Piscica” ficou receoso (pois a amarra não estava em bom estado), foi de Lucivan da Silva Carvalho, fls. 82 e 83, “sobrinho” da vítima, tripulante não habilitado do B/P “DEUS COMIGO”, que declarou que se encontrava em sua casa, dormindo, a despeito de “ter ouvido” tão séria comunicação pelo VHF, principalmente por sua possível responsabilidade, juntamente com o tio, Soriano Gomes de Carvalho, ambos tripulantes do barco de apoio “DEUS COMIGO”, que deveria estar a disposição do navio de pesquisa.

Em seu depoimento, Soriano Gomes de Carvalho nada fala sobre tal proibição, ao contrário, alegou que a tripulação do “MARIMAR X” disse que não poderia atender, pois iria receber a bordo cabos de levantamento sísmico do navio “WESTERN PIRANHA” e, estranhamente, mesmo sendo o responsável pelo B/P “DEUS COMIGO”, sabedor de todas as dificuldades e do receio de seu irmão “Piscica”, permaneceu inerte e declarou que “não passou pela sua cabeça oferecer ajuda”, mesmo tendo responsabilidade contratual (verbal) e sabendo que seu irmão se encontrava a bordo sozinho, sob condições adversas, em um navio com sérias restrições de máquinas e receoso do seu equipamento de fundeio.

Quanto à acusação de que ambos ficaram inertes, do que consta dos autos, os representados estavam tentando providenciar os reparos necessários, devendo ser ambos exculpados dessa imputação, tendo em vista não ter ficado provado, acima de qualquer dúvida essa alegação da exordial da PEM.

Por todo o exposto e por tudo mais que consta dos autos, o primeiro representado Terry John Sadler, deve ser responsabilizado pelo acidente e pelo fato da navegação, tipificados no art. 14, letra “a” e art. 15, letra “e”, ambos da Lei nº. 2.180/54, por sua negligência com relação ao navio de pesquisa “WESTERN CROPAUD”, dispensando sua tripulação e mantendo a bordo apenas um vigia, sem o preparo necessário para conduzir sozinho uma embarcação com sérias restrições de máquinas, que ficou fundeado sem ferro sobressalente, sem embarcação de apoio nas proximidades, deixando à própria sorte o único homem a bordo e que, sujeito à condições adversas de tempo, previsíveis para a área por serem comuns, embora sem certeza de quando ocorreriam, e que acabou com um resultado nefasto, embora não desejado, e exculpar o segundo representado, por não ter ficado provada, acima de qualquer dúvida a responsabilidade deste, das acusações que lhe foram imputadas.

Assim,

A C O R D A M os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente e do fato da navegação: naufrágio de embarcação estrangeira, que se encontrava com sérias restrições de máquinas, em águas costeiras do Estado de Sergipe, com sua perda total, e no desaparecimento de seu vigia, Silvane Gomes de Carvalho, POP, única pessoa a bordo, sem registro de poluição ao meio ambiente: b) quanto à causa determinante: embarcação com sérias restrições de máquinas e de governo, sem ferro sobressalente, sem tripulação mínima e devidamente habilitada a bordo, fundeada próximo de terra, em área sujeita à condições adversas de mar e vento, guarnecida apenas com um vigia e sem embarcações de apoio próximas em condições de prestar socorro; c) decisão: rejeitar as preliminares e julgar o acidente da navegação, tipificado no art. 14, letra “a” (naufrágio), e o fato da navegação, tipificado no art. 15, letra “e” (todos os fatos), que resultaram na perda da embarcação e no desaparecimento do seu vigia, Silvane Gomes de Carvalho, POP, como decorrentes de negligência do primeiro representado, Terry John Sadler, acolhendo em parte os termos da representação da Douta Procuradoria Especial da Marinha, e, com fulcro no art. 127 c/c o art. 135, inciso II, considerando as circunstâncias e conseqüências dos fatos, aplicar-lhe a pena de multa de R\$1.100,00 (mil e cem reais) e custas processuais, e exculpar o segundo representado, Kolbjorn Hansen, tendo em vista que as acusações que lhe foram imputadas não ficaram provadas acima de qualquer dúvida.

Publique-se. Comunique-se. Registre-se.

Rio de Janeiro, RJ, em 27 de maio de 2008.

FERNANDO ALVES LADEIRAS
Juiz-Relator

LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente
DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

AUTENTICADO DIGITALMENTE
