

TRIBUNAL MARÍTIMO
PROCESSO Nº 20.882/04
ACÓRDÃO

B/P "KALISSANDRA I". Naufrágio. Sem vítimas. Causa determinante não apurada. Arquivamento.

Vistos os presentes autos.

Constam dos autos que no dia 12 de março de 2004, por volta de 14h30min, o B/P "KALISSANDRA I", em atividade de pescaria nas proximidades da laje de Santos, litoral norte do estado de São Paulo, veio a naufragar. A sua tripulação foi resgatada pelo B/P "TRIMAR II", que também se encontrava em atividade de pescaria nas proximidades do local do acidente e conduzida para o porto de origem, Cooperativa de Pesca Nipo Brasileira no Guarujá, SP.

Descrição das diligências realizadas:

Prejudicado, o que pôde ser apurado está descrito nos depoimentos das testemunhas que foram ouvidas no decorrer do inquérito.

Descrição das características das embarcações:

Embarcação: B/P "KALISSANDRA I";

Bandeira: brasileira;

Porto de inscrição: Santos, SP;

Atividade: pesca;

Propulsão: motor;

Área de navegação: mar aberto;

AB: 19.8;

Comprimento: 14,80m;

Proprietário/Armador: Osni Fernandes

Resultado de exames periciais:

I) Seguro obrigatório (DPEM), com validade até o dia 16 de julho de 2004; e

II) Documentação da embarcação mencionando validade:

a) Cópia do título de inscrição da embarcação vencido em 20 de agosto de 1996, conforme relatório de embarcações nacionais, não houve alteração de proprietário (art. 19 do RLESTA).

b) Cópia do termo de responsabilidade de segurança da navegação, validade indeterminada;

c) De acordo com o título de inscrição, a dotação de tripulação é de 4 (quatro) tripulantes, na cópia do rol de equipagem consta o embarque de 3 (três) tripulantes, sendo que Leandro Bittencourt, não é habilitado pela Marinha do Brasil, para exercer a função de pescador profissional (POP) a bordo, conforme o art. 11 do RLESTA;

d) Cópia da apólice de seguro total emitida pela Nau Corretora de Seguros.

Causa determinante: prejudicada, não há como definir a causa principal da ocorrência do alagamento na embarcação, devido à mesma estar naufragada a uma profundidade de 50 (cinquenta) metros, e sem condições de reflutuação por parte do proprietário ou da seguradora.

No seu depoimento, Valdeci Bittencourt, comandante da embarcação disse que, por volta das 13h do dia 12 de março de 2004, estava de serviço de quarto e o restante da tripulação dormindo no alojamento. Ao efetuar uma inspeção no compartimento de máquinas, não observou nenhuma anormalidade. O motor propulsor estava funcionando normalmente e permaneceu na atividade de arrasto de pescado. Por volta de 14h. efetuou outra inspeção no mesmo compartimento, quando constatou o alagamento de água salgada na altura do bloco do motor propulsor. Imediatamente, dirigiu-se para o alojamento, acordou a tripulação e informou do fato. Em seguida efetuou uma inspeção no porão de carga, que também já estava alagado. Como não identificou a origem do alagamento, tomou a decisão de mandar liberar o aparelho de arrasto e acionar o motor propulsor com máquinas adiante

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.882/04.....).

toda força, direcionando a embarcação para mais próximo da laje de Santos. O contramestre Valdelerio Bittencourt, avistou outra embarcação de pesca pelo seu través de boreste a aproximadamente 600 metros, identificada depois como o barco de pesca "TRIMAR II". Em seguida utilizou um artefato pirotécnico que lançou na direção do barco. O tripulante que estava na proa informou ao mestre que imediatamente se movimentou em direção a embarcação sinistrada, resgatando a tripulação que já estava utilizando o bote de abandono, e solicitou apoio via rádio para o barco de pesca "TRIMAR IV", que se encontrava a aproximadamente 6 (seis) milhas do local do acidente. O "TRIMAR IV" chegou a tempo de tentar rebocar o B/P "KALISSANDRA I" para mais próximo da laje. Mas quando estava a uma distância estimada de 100 (cem) metros, em uma profundidade estimada em 57 (cinquenta e sete metros) o B/P "KALISSANDRA I" naufragou.

Nos depoimentos dos tripulante do B/P "KALISSANDRA I" e dos mestres dos barcos de pesca "TRIMAR II e IV" foram condizentes com o depoimento acima citado.

Todas as testemunhas principais que tomaram parte e presenciaram o acidente foram devidamente notificadas e ouvidas por este encarregado.

Conforme citado acima, não houve perdas de vidas humanas em decorrência do pronto atendimento efetuado pela tripulação do barco de pescar "TRIMAR II", no resgate da tripulação do B/P "KALISSANDRA I", com perda total dessa embarcação, tendo em vista a profundidade que a mesma se encontra depositada atualmente, sem condições de restabelecer a sua flutuabilidade e resgate, de acordo com os depoimentos prestados a este encarregado.

Pelos depoimentos prestados e diligências efetuadas no decorrer do inquérito, todas as informações convergem para o mesmo teor, não havendo como definir a exata causa do alagamento que levou a embarcação a naufragar. É de se observar que nesse tipo de embarcação não existe quarto de serviço na praça de máquinas, embora haja dotação de um tripulante habilitado pela Marinha do Brasil na categoria de motorista de pesca. (MOP), não

existente a bordo, função exercida simultaneamente pelo mestre e os dois tripulantes embarcados.

De tudo quanto contêm os presentes autos, o encarregado do inquérito concluiu:

a) fator humano – não contribuiu;

b) fator material – a embarcação possuía uma AB menor que 20, sendo, portanto, dispensada de vistoria de acordo com a NORMAM-01. Por informações de pessoas que tinham contato com a embarcação, inclusive por parte da Nau Corretora de Seguros, que efetuou uma inspeção por um perito contratado pela mesma, a fim de aprovar o contrato do seguro do B/P "KALISSANDRA I" apresentava-se em bom estado de conservação, de casco, equipamento e máquinas, e que no final do ano de 2003, foram efetuados vários serviços de tratamento, pintura e calafetagem do casco. Possuía todo material de salvatagem e segurança, tendo possivelmente ocorrido uma abertura de calafeto em tábua solta, devido ao esforço empreendido na faina de arrasto do pescado;

c) fator operacional – prejudicado conforme citado no fator material, não há como definir as causas do alagamento no interior da embarcação. O comandante e a tripulação quando tomaram conhecimento não tiveram como iniciar o esgotamento, devido a água já estar na altura do bloco do motor propulsor, com o sistema de alimentação de energia elétrica (baterias), coberta pela água, com os equipamentos de navegação e comunicação inoperantes. Além disso, pelos depoimentos, as providências que foram tomadas pelos comandantes dos barcos pesqueiros "TRIMAR II e IV", não conseguiram evitar o seu naufrágio.

Diante do exposto acima, o encarregado do inquérito considerou não haver responsáveis diretos ou indiretos, que nas condições reinantes, o acidente possivelmente ocorreu devido ao esforço empreendido pela embarcação na faina de arrasto do aparelho de pesca, composto de portas pesadas, tangones e cabos de aço, e o fato de não ter como definir que avaria provocou o alagamento da embarcação, observando-se que foram tomadas providências, a fim de evitar danos maiores, sendo o acidente definido como um caso de

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.882/04.....).

força maior, como um acontecimento possível, de efeito imprevisível, onde não houve a constatação da participação da tripulação, na sua efetivação.

Diante dessas conclusões a PEM requereu o arquivamento dos autos.

Prazos preclusos sem manifestação de interessados

De acordo com o apurado nos autos, o B/P "KALISSANDRA I" veio a naufragar, após o ingresso de grande quantidade de água no seu interior.

A embarcação sinistrada não pôde ser recuperada. Por outro lado, o pescado foi inteiramente perdido, mas, felizmente, não houve danos físicos aos tripulantes do barco de pesca.

No curso das investigações, restou apurado que, antes do acidente, a embarcação havia passado por calafetagem e alguns outros serviços de tratamento e pintura do casco, e que, nesta oportunidade, nada de extraordinário fora detectado.

Ressalta-se que havia a bordo da embarcação duas bombas de esgoto, que não foram suficientes para evitar o incidente em exame.

De acordo com os peritos, não foi possível apurar a causa determinante do alagamento e subsequente naufrágio (fls. 47/49).

O encarregado do inquérito não apontou responsáveis pelo acidente em comento, por ter restado obscura a causa do alagamento e posterior naufrágio, concluindo que o acidente deve ser definido como um caso de força maior.

Diante da escassez de provas capazes de esclarecer o motivo do alagamento, é de se concluir que não foi possível apurar com a devida precisão a causa determinante do acidente, concordar com o requerido pela D. Procuradoria e mandar arquivar os autos.

Assim,

A C O R D A M os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente: naufrágio de embarcação pesqueira sem vítimas; b) quanto à

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 20.882/04.....).

causa determinante: não apurada; c) decisão: concordar com a promoção da D. Procuradoria e mandar arquivar os autos. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 16 de dezembro de 2004.

JOSÉ DO NASCIMENTO GONÇALVES
Juiz-Relator

WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RM1)
Juiz-Presidente