

B/P “DA HORA II”. Colisão de pesqueiro contra laje, seguida de água aberta e consequente naufrágio, durante navegação, próxima à praia do Pero, Cabo Frio, RJ. Perda total da embarcação. Não houve acidentes pessoais ou registro de poluição ao meio ambiente marinho. Falta de vigilância e cuidado para uma navegação noturna em área sabidamente de riscos. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes Autos.

No dia 1º de junho de 2009, por volta de 00h, o barco de pesca “DA HORA II”, medindo 21,95 metros de comprimento, classificado para mar aberto, navegava próximo à costa de Rio das Ostras, RJ, com destino a Cabo Frio, RJ, sendo que, ao passar pela ilha da Âncora, o mestre da embarcação, Patrão de Pesca em alto-mar Inácio Manoel Moura passou o comando do pesqueiro para o contramestre Francisco das Chagas Silva, a fim de atender uma ligação, se ausentando da cabine de comando, quando em dado momento, o Sr. Francisco das Chagas Silva, tripulante responsável pela manobra também se ausentou da cabine e seguiu até o compartimento ao lado, a fim de pegar cigarros e, em seguida, voltou para a cabine de comando, ficando à porta de BE fumando.

Importante frisar que, a embarcação possuía piloto automático e o mesmo funcionava perfeitamente.

Após terminar de fumar, o contramestre Francisco das Chagas Silva reassumiu o comando da embarcação, momento em que percebeu o barco de pesca muito próximo a uma laje e à ilha do Breu. Imediatamente, o contramestre Francisco alertou a tripulação e deu máquinas a ré, a fim de evitar o acidente. Tal manobra foi realizada, aparentemente, com sucesso e, a embarcação pesqueira conseguiu passar pela laje, contudo, passado o susto, observou-se que a embarcação ficara sem governo e começava a fazer água, vindo a naufragar a 300 metros da praia do Però, RJ, posteriormente resgatada em péssimas condições, e dada a sua perda total. Não houve vítimas fatais e nem poluição ambiental. Vale ressaltar que, o lugar do acidente era conhecido por toda a tripulação.

Inácio Manoel de Moura (fls. 16/19), mestre do pesqueiro declarou que no momento do acidente o depoente encontrava-se falando no rádio VHF localizado no

=====

=

seu camarote. Na ocasião, as condições de vento, visibilidade e mar eram boas. Que, a embarcação era dotada de aparelho sonar, radar e condução automática, ressaltando que, na ocasião o sonar e o piloto automático funcionavam perfeitamente. Que, o acidente ocorreu na altura da ilha do Breu, em uma laje de pedra, ao oeste da ilha. Declarou ainda, que, ao passar a condução da embarcação ao Sr. Francisco, falou para o mesmo que iriam para a ilha de Cabo Frio, fazendo a programação no navegador (GPS), que é conjugado ao piloto automático que estaria sendo usado, com velocidade de 6 nós e que não se lembra do rumo programado, sendo que, foi usado uma derrota passando por fora do arquipélago. Após uns minutos, o depoente deixou o Contramestre no comando da navegação e foi ao camarote que ficava anexo à cabine, para falar no rádio VHF, e até aquele momento, o depoente não percebera qualquer irregularidade, porém, alertou o Contramestre para ter atenção com a distância das ilhas, mesmo estando no piloto automático. Após uns 14 minutos que falava no radio VHF, o depoente sentiu o impacto da embarcação colidir em algo. Afirmou ainda que, quando retornou para a cabine, encontrou o Contramestre no comando, dando máquinas a ré. Asseverou ainda, que todos os Tripulantes foram resgatados sem quaisquer ferimentos.

Francisco das Chagas Silva, contramestre do pesqueiro (fls. 23/25), declarou que estavam rodando em pescaria, sem um rumo certo, à procura de pescaria. Que, quem faz o planejamento de navegação e derrotas é o próprio mestre. Que, pouco tempo antes do acidente, entre as ilhas de Gravatá e Âncora, o mestre ausentou-se da cabine para atender chamada no rádio VHF. Que, antes de sair, o mestre fez uma nova programação de derrota, colocando o timão no piloto automático, recomendou manter aquele rumo e ter atenção com as ilhas. Asseverou que se manteve na cabine, após a saída do Mestre, apenas foi até o camarote anexo à cabine de comando para pegar o cigarro e depois, foi à porta lateral de boreste da cabine para fumar. Porém, ao terminar de fumar e voltado para o timão que estava no automático, foi o depoente surpreendido com o barco muito próximo à laje de pedras. Neste momento, o depoente gritou dando o alerta ao Mestre e demais tripulantes e, imediatamente, deu máquinas a ré na embarcação, fato este que evitou uma colisão de maior consequência. Em seguida, após a colisão com a laje, o barco se afastou, porém ficou sem governo, e o Mestre, que a esta altura já retornara a cabine, deu ordem para ser colocado o cabo na água. Em seguida, o mestre pediu ajuda pelo rádio, acionou o “PREPS” (rastreador de satélite para embarcações pesqueiras) e ligou para o responsável pelo barco, o Sr. Gustavo, filho do proprietário. Que, foi tentado o

=====

=
tamponamento com uma lona para passar por baixo do barco, mas sem sucesso. Confirmou as boas condições de tempo e mar.

Inacio dos Santos Gomes, Pescador profissional (fls. 30/32), nada acrescenta às declarações retro.

Francisco Josio Gomes Miranda, Condutor de Máquinas (fls. 36/37) afirmou que as máquinas funcionavam perfeitamente e que não houve qualquer falha. Que, mesmo quando do acidente, a embarcação estava abastecida, com mais ou menos 200 litros de óleo combustível. Demais disso, nada acrescenta ao acima relatado.

Humberto Carlos Freitas dos Santos, 3º Sargento Bombeiro Militar (fls. 42/43) confirma a prestação de socorro pelo 18º GBM. Que, os Tripulantes foram resgatados sem ferimentos. Que, não houve derramamento de óleo no mar e que houve recolhimento de materiais (cabos, garrafas de refrigerantes, plásticos, e outros), provenientes da embarcação sinistrada.

Gustavo Almeida da Hora, responsável pela embarcação sinistrada (fls. 46/47) confirma que, logo após ter tomado conhecimento do acidente sofrido por sua embarcação, se dirigiu ao Corpo de Bombeiros local solicitando uma bomba de esgoto, sendo informado que a bomba estava danificada. O depoente recorreu à Agência da Capitania dos Portos em Cabo Frio, sendo que a Capitania não possuía tal equipamento. Retornou ao Corpo de Bombeiros local e este recorreu ao Destacamento de Armação de Búzios que emprestou uma bomba de esgoto, tendo o depoente retornado a Cabo Frio e junto com o Destacamento local seguiram até o local do acidente, quando foi constatado que a embarcação havia naufragado. Que a embarcação foi resgatada por empresa especializada.

Os Peritos, em Laudo de Exame Pericial indireto (fls. 49/53), com croqui e fotos (fls. 54/61), amparando-se nos documentos da embarcação e depoimentos colhidos, informam que:

- a embarcação estava com sua documentação em ordem.
- a embarcação foi resgatada, totalmente destruída, e dada como perda total.

Apontam o fator operacional como contribuinte para o acidente visto a negligência do Contramestre que não ficou atento ao governo da embarcação, mesmo estando no piloto automático, e não percebeu o desvio do rumo e a aproximação com laje da pedra e a ilha do Breu.

Atribuem como causa determinante “a falha na condução da embarcação

=====

=

que estava em piloto automático, mas não exime a tripulação de manter vigilância adequada durante a navegação noturna”.

O Encarregado do Inquérito, em Relatório de fls. 80/87, após descrever as diligências realizadas, analisar e transcrever depoimentos, sequência e consequências do acidente concluiu que o fator operacional contribuiu para o acidente. A negligência do contramestre Francisco das Chagas Silva, que não percebeu que a embarcação aproximava-se da ilha do Breu e, conseqüentemente, da laje de pedra que há em torno da mesma e que era de seu conhecimento, pois conhecia a região, a embarcação possuía a carga da área e o mesmo era um aquaviário experiente, conforme relatado no seu depoimento.

Encerrou o Inquérito apontando como possível responsável pelo acidente o contramestre da embarcação Francisco das Chagas Silva, por negligência, quando responsável pela manobra e segurança da embarcação, ausentou-se da cabine, indo ao camarote do Mestre (mesmo sendo anexo à cabine) e distraíndo-se fumando cigarro na porta de boreste da cabine de comando.

Notificação formalizada (fls. 89), o indiciado ofereceu defesa prévia (fls. 91/94), contestando o depoimento do mestre do barco, o Sr. Inacio Manoel Moura que teria declarado ter instruído o defendente, o que não procede, como ainda de que o acidente teria ocorrido devido à falha na condução da embarcação, posto que a mesma estava no piloto automático.

Que o Inquérito restou prejudicado em suas apurações face a não realização da perícia conforme determina a NORMAM-09, visto a perda total da embarcação.

Finalmente, requer reconsideração da conclusão do Inquérito para que não seja imputado ao ora defendente, posto que este acidente ocorreu devido a um provável defeito no funcionamento da aparelhagem (sonar, piloto automático e navegador GPS), que somente poderia ser constatado através de perícia.

Juntados aos Autos documentos da embarcação e demais documentos de praxe.

A Procuradoria Especial da Marinha-PEM, em promoção de fls. 98/100, acompanhando as conclusões do Inquérito, representou então contra Francisco das Chagas Silva, contramestre e condutor do B/P “DA HORA II” com fulcro no art. 14, alínea “a”, (naufrágio), e art. 15, alínea “e” (expor a risco...), da Lei nº 2.180/54, sustentando que apesar de a embarcação não ter sido periciada, porém, a atitude imprudente do Representado em se ausentar da cabine de comando para pegar cigarro

=====

=
contribuiu significativamente para o acidente.

As provas dos Autos demonstram claramente que a causa determinante do acidente foi a atitude imprudente do Representado, no momento em que se ausentou da cabine de comando, deixando a mesma em piloto automático, não mantendo assim uma atenção e uma vigilância permanente na manobra, só percebendo que iria colidir com a laje de pedra quando o pesqueiro já se encontrava bem próximo da pedra. Desconsiderou o efeito do abatimento em razão da direção da maré e dos ventos.

O Representado afirmou em depoimento que imaginou estar atento à proa do barco enquanto fumava na porta de BE da embarcação, porém foi surpreendido quando percebeu que a mesma já se encontrava muito próxima à laje de pedra.

Este Órgão conclui que houve imperícia e imprudência por parte do ora representado, Sr. Francisco das Chagas Silva, contramestre da embarcação “DA HORA II”, no momento em que se ausentou da cabine de comando para buscar cigarro, deixando a embarcação navegando em piloto automático, desconsiderando o efeito do abatimento, apesar de conhecer sobre as dificuldades da navegação à noite e em região de grande tráfego de embarcações, além das adversidades do local navegado, colocando desta forma em risco a segurança da navegação, a embarcação, as vidas e as fazendas de bordo.

Ante o exposto, requer a procedência da presente representação com a condenação do ora Representado nas penas estabelecidas na Lei nº 2.180/54, com as alterações decorrentes da Lei nº 8.969/94 e custas processuais (...).

Recebida a Representação (fl. 97), citado (fl.105), o Representado que não consta do Rol de Culpados deste Tribunal (fl. 148), foi defendido por I. Advogado constituído (fl. 116).

Em sua defesa (fls. 106 a 115), acompanhada de Declaração de Hipossuficiência financeira e de patrocínio gratuito, com ainda, as fotos e outros documentos (fls. 117 a 123) rebate a tese acusatória, nos seguintes termos (...) Inicialmente, requer os benefícios da gratuidade de justiça, segundo o disposto na Lei nº 1.060/50 e posteriores alterações, indicando a advogada subscritora para a sua representação em juízo.

No mérito rebate a tese acusatória, sustentando a sua improcedência, à vista dos elementos fáticos consignados no Relatório pertinente ao Inquérito Administrativo instaurado por ocasião do acidente ensejador do presente processo, a imputação de imperícia e imprudência impingidas ao Representado, pela ilustre representante da PEM, pelos motivos que passaremos a aduzir:

=====

=

Em sua peça inicial a Representante afirma que o Mestre da embarcação passou o comando do barco de pesca para o Representado, a fim de atender uma ligação, se ausentando da cabine.

Ocorre que esta conclusão não encontra arrimo no depoimento do mestre da embarcação, Sr. Inácio Manuel Moura, posto que contraditório, e no depoimento do Representado, senão vejamos:

Em seu depoimento (fl. 30) o Mestre do barco de pesca, afirma “que não deixou nenhuma ordem a ser cumprida pelo pessoal de serviço durante a noite, pois ainda não tinha ido dormir, estando na condução da embarcação o contramestre (Sr. Francisco); que as condições de vento, visibilidade e mar eram boas; que a embarcação possui aparelho de sonar e piloto automático e estavam ligados no momento do acidente; que o condutor automático estava em uso”.

Veja Excelência, há incongruência no depoimento do Mestre, posto que afirma estar o Representado na condução da embarcação quando logo após, no mesmo depoimento, afirma que a embarcação estava sendo conduzida pelo condutor automático. Sendo certo que o Representado não estava na condução da embarcação, não tinha poder de escolha sobre rumo a ser seguido ou programou as coordenadas no GPS que é conjugado com o piloto automático, conforme narra o Mestre da embarcação em seu depoimento: “(...) que iriam para a ilha de Cabo Frio, fazendo a programação do navegador (GPS), que é conjugado com o piloto automático, que estava sendo usado, com a velocidade de 6 nós; que não se lembra do rumo programado, sendo que foi usado uma derrota passando por fora do arquipélago”.

É oportuno mencionar que em Relatório de fls. 80/81, em resultado de exame pericial indireto foi constatado “(...) que a causa determinante que levou a embarcação a colidir com a laje de pedra, vindo a naufragar e encalhar na praia do Però foi a falha na condução da embarcação, que estava em piloto automático”. Não podendo ser imputado ao Representado fato sobre o qual não poderia influir vez que, conforme se depreende da leitura dos depoimentos, não escolheu a derrota a ser usada, não programou o GPS ou acionou o piloto automático para conduzir a embarcação, não tendo, desta forma, responsabilidade sobre o curso que a embarcação seguiu até que pode avistar a laje de pedra, por conta do horário, e realizou a manobra, que, segundo os termos da representação à fl. 99: “(...) foi realizada aparentemente com sucesso e a embarcação pesqueira conseguiu passar pela laje”.

2.1 Da ausência de imprudência.

=====

=

A PEM, representada pela ilustre Advogada da União, às fls.99, em sua peça inaugural, ignorando o resultado do laudo pericial indireto realizado pela Capitania dos Portos, acima mencionado, afirma que a causa determinante para o acidente foi a atitude, segundo a mesma, imprudente do Representado que se ausentou da cabine, deixando a embarcação em piloto automático, não mantendo atenção e vigilância permanente, só percebendo que iria colidir com a laje de pedra quando já estaria bem próximo e que desconsiderou o efeito do abatimento em razão da direção da maré e dos ventos.

Estas alegações não encontram respaldo, seja nos depoimentos colhidos, nas conclusões da perícia indireta ou na dinâmica dos fatos, vejamos:

Diferente do que alega a PEM, o acidente não ocorreu quando o Representado se ausentou da cabine de comando, diga-se de passagem, por um pequeno instante, pois pelos depoimentos e pelos termos da Representação, fica patente que o acidente ocorreu quando o Representado já estava em frente ao comando, que vale ressaltar, ficava no máximo 2 (dois) metros da porta de BE (foto-doc. 2), onde estava anteriormente e de onde tinha uma perfeita visão, dentro do possível às 00h30min, da proa da embarcação.

Quanto à desconsideração do abatimento em razão da maré e dos ventos, se ocorreu, não é de responsabilidade do Representado, visto que estas condições têm que ser levadas em conta na programação da rota a ser seguida, que cumpre reafirmar não era atribuição do Representado. Lembrando que, conforme depoimentos colhidos, as condições do mar e vento eram boas, sendo improvável que estas pudessem ter influenciado no rumo da embarcação de pesca, que possuía GPS que avisa quando a embarcação se desvia da rota, aviso este que não ocorreu.

Pelo exposto acima fica explícito que o Representado estando dentro da cabine de comando, não na porta de BE, viu que a embarcação se aproximava de uma laje de pedra, possivelmente devido à falha no sistema de navegação (GPS/Piloto automático), adotando as medidas adequadas para a situação, tanto que conseguiu não ficar preso à laje ou naufragar imediatamente, porém, devido à referida falha na condução da embarcação que estava sendo feita por piloto automático e da visibilidade que era possível às 00h30min, não teve como ver a laje de pedra a tempo para que a manobra realizada fosse um total sucesso.

Insta salientar que a embarcação, tendo em vista a dificuldade de navegação em trajetos noturnos, possuía sonar, GPS e piloto automático, equipamentos que possibilitam, através de alerta sonoro, tomar conhecimento de

=====

=

obstáculos à frente e abaixo da embarcação de pesca, sendo certo que tal equipamento não alertou o Representado ou o Mestre da embarcação quanto à proximidade da laje de pedra, sendo essencial a perícia direta nos referidos instrumentos para atestar o seu regular funcionamento, o que não ocorreu apesar de tais equipamentos de navegação terem sido retirados da embarcação antes do naufrágio, conforme relatado pelo Representado e pelo Mestre do barco em depoimento prestado em sede de Inquérito.

A necessidade da realização de perícia encontra o seu comando legal no artigo 35 da Lei nº 2180/54, *in verbis*:

Art. 35. São elementos essenciais nos inquéritos sobre acidentes e fatos da navegação: (grifou)

(...)

f) exame pericial feito depois do acidente ou fato da navegação, e juntada do respectivo laudo ao inquérito;

No mesmo sentido, de acordo com a NORMAM-09 - 0108 - Provas, encontramos a previsão da obrigatoriedade da realização da prova pericial na busca da causa determinante e do responsável pelo evento, *in verbis*:

“NORMAM 09 - 0108 – Provas.

a) Durante a fase de instrução do IAFN serão colhidas pelo Encarregado do Inquérito provas testemunhal, pericial e documental na busca da causa determinante e do responsável pelo evento. Como no IAFN não há instaurado o princípio do contraditório, sendo mera fase de coleta de provas não cabe a participação da parte interessada, durante o processamento o IAFN até sua conclusão final.

b) para elaboração dos exames periciais necessários, o Comandante ou Armador colocará à disposição da Autoridade Marítima, pelo prazo necessário à elucidação da ocorrência, a embarcação, os equipamentos (inclusive o registrador de dados de viagem, - Voyage Data Recorder – VDR, com o software necessário à sua decodificação) ou demais objetos solicitados”.

O que não foi feito, sendo necessária tendo em vista que tais equipamentos guarnecem a embarcação para dar segurança à navegação noturna, por isso não se pode falar em culpa do Representado tendo em vista que pelo depoimento do Contramestre, do Mestre e Laudo dos peritos, o barco estava na condução automática e desta maneira não houve falha humana, sendo assim não se pode sem a perícia de tais equipamentos imputar a responsabilidade pelo acidente ao Representado, pois a inexistência de um procedimento de suma importância, para averiguar a veracidade

=====

=

dos fatos e assim poder responsabilizar quem deu de fato causa, não poderia ter sido dispensado na fase inquisitorial.

De todo o aduzido nos parágrafos supra, fica patente que o Representado agiu com zelo e dentro do que lhe cabia, não tendo agido com imprudência posto que o acidente ocorreu não por estar o Representado fora de seu posto, muito pelo contrário, por estar em seu posto e avistar a aproximação da laje de pedra é que foi possível ser evitado um mal maior que seria o naufrágio imediato da embarcação de pesca e, quem sabe, a perda de vidas.

Pela leitura dos depoimentos e pelos fatos narrados na exordial, percebe-se que devido à manobra emergencial levada a efeito pelo Representado foi possível preservar a incolumidade física da tripulação, resgatar os equipamentos que guarneciam embarcação, que possuía seguro, e preservar o ecossistema da região.

2.2 Da ausência de imperícia.

A Procuradoria Especial da Marinha alega em sua representação que o Representado agiu com imperícia, porém não há que se falar em imperícia. Para iniciarmos o assunto traremos à baila a definição de imperícia para o Autor - Desembargador Sergio Cavalieri Filho: “imperícia, por sua vez, decorre da falta de habilidade no exercício da atividade técnica, caso em que se exige, de regra, maior cuidado ou cautela do agente. Haverá imperícia do motorista que provoca acidente por falta de habilitação. O erro médico grosseiro também exemplifica imperícia”.

A seguir demonstraremos que o Representado não agiu com imperícia.

Segundo o Doutrinador, o requisito de uma conduta manchada com a imperícia é a falta de habilidade no exercício da atividade técnica, o que não ocorre ao Representado, posto que conta com aproximadamente 20(vinte) anos na atividade de pescador em barcos de pesca e aproximadamente 5 (cinco) anos na embarcação objeto do acidente, sendo certo que a sua perícia foi objeto de menção da Ilustre Advogada da União, quando atribuiu ao mesmo a realização de manobra com aparente sucesso fazendo com que a embarcação pesqueira conseguisse passar pela laje.

Ainda no tema, podemos constatar que o Representado não agiu com imperícia, pelo contrário, por ter agido com perícia continua laborando na mesma firma proprietária do barco de pesca acidentado “DA HORA II”, conforme se constata pela cópia da CTPS que ora se junta (doc. 3). Perfazendo, somente nesta empresa, 17 (dezessete) anos de contrato de trabalho na mesma função.

Excelência, caso a imputação feita pela PEM fosse verídica, com certeza o

=====

=

Representado não estaria mais laborando na mesma empresa proprietária do barco de pesca acidentado, inclusive, muito provavelmente, teria sido despedido por justa causa.

Este fato corrobora como os demais constantes dos Autos e narrados nesta peça de bloqueio, que o Reclamado desempenhou sua função de maneira adequada, não tendo como lhe imputar, assim como não lhe imputou seu empregador, imperícia ou imprudência no desenvolver de suas atividades.

O que a PEM quer fazer Vossa Excelência acreditar é que o Representado, com 20 (vinte) anos de profissão sem alteração, não estaria prestando atenção ao trajeto da embarcação e que imediatamente ao deixar a porta de BE e assumir o comando teria avistado a laje de pedra.

Mas, como Vossa Excelência pode ter inferido pela leitura dos depoimentos, em nenhum momento foi dito pelo Representado, ou qualquer outra pessoa, que o mesmo tenha avistado a laje de pedra no exato momento em que adentrou a cabine de comando. Não foi assim que ocorreu, o Representado disse em seu depoimento prestado na fase inquisitorial que “voltando para o timão que estava no automático, foi surpreendido com o barco muito próximo a laje de pedra”.

Pela leitura do fragmento do depoimento acima exposto, o Representado não disse que imediatamente após voltar ao timão (que estava no piloto automático) foi surpreendido pela laje, pois o mesmo avistou a referida laje já estando no timão a instantes e não no exato momento em que chegou àquela posição, até porque a porta de BE, onde estava anteriormente, fica a aproximadamente 2 (dois) metros ao lado do timão, ou seja, praticamente a mesma posição (foto-doc. 2), não tendo como não ter visto na porta de BE a laje em um ou dois segundos depois, que é o tempo que se leva aproximadamente para percorrer dois metros, ter visto a mesma do timão.

2.3 Da ausência de nexo de causalidade.

Ao caso não tem como atribuir culpa ao Representado vez que não há nexo de causalidade entre sua conduta e o resultado ocorrido.

A conduta imputada ao Representado pela PEM é a de se ausentar da cabine de comando e no retorno permanecer na porta a boreste desta mesma cabine, sendo o resultado acidente, segundo a PEM, decorrente de tal conduta, porém diante de tudo o que foi exposto, devemos ter que a conduta atribuída não foi a causa ou teve qualquer influência no resultado, não configurando fato da navegação. Pelo simples fato do Representado já estar diante do timão (2 metros de onde estava anteriormente) quando avistou a laje de pedra e que da posição que estava

=====

=

anteriormente tinha a mesma visão, senão melhor.

Não devendo, desta forma, ser acolhida a pretensão da PEM, que imputa o resultado do acidente ao simples fato de ter o Representado se ausentado da cabine de comando, pois já ficou devidamente comprovado que o mesmo retomou a porta de BE da cabine de comando muito antes do acidente e de já se encontrar defronte ao timão em momento anterior ao que avistou da laje de pedra.

Isto sem mencionar o fato da embarcação estar sendo conduzida por piloto automático e GPS que, segundo o Mestre, teria sido programado para a embarcação passar distante do arquipélago, o que não ocorreu, não por culpa do Representado.

Resumindo, o requerente agiu em conformidade com o seu dever de cuidado posto que estava em seu posto em momento anterior ao que percebeu a proximidade da laje de pedra, não tendo como imputar ao requerido o resultado acidente, pelo contrário, deve ser atribuído ao requerido o sucesso na manobra, sendo, inclusive, alvo de elogios por parte do insigne representante da PEM, que possibilitou que a integridade física dos Tripulantes fosse preservada e a retirada dos equipamentos de navegação e pesca da embarcação.

Face todo o exposto e, tendo em vista a total ausência de culpa do Representado no acidente de navegação e que sua conduta não configurou fato de navegação e sim atitude exemplar na realização de manobra que possibilitou manter a integridade física da tripulação e salvar as fazendas a bordo, requer a essa Egrégia Corte e à Douta-Relatora:

1. O deferimento da gratuidade de justiça;

2. A total improcedência dos pedidos aduzidos na representação ofertada e a consequente não condenação do Representado em qualquer das penalidades elencadas no artigo 121, da Lei nº 2.180/54, por ser medida da mais lúdima justiça!

A condenação da representante ao pagamento das custas processuais.

Indica a produção de prova documental suplementar, testemunhal (rol de testemunhas abaixo, requerendo desde já a intimação para comparecerem à audiência) e depoimento pessoal do representante, sob pena de confissão e demais provas que se fizerem necessárias nos termos do art. 57, da Lei nº 2.180/54 (...).

Aberta a instrução, a defesa requereu oitiva de testemunhas (fl. 126), que deferida foram ouvidos neste Tribunal os Srs. Josenilson Romão de Souza e Jocimar Ribeiro Moreira.

Josenilson Romão de Souza, pescador profissional a bordo do pesqueiro “DA HORA II” por ocasião do acidente (fls. 134/136), ao ser perguntado, respondeu:

=====

=

que a porta de boreste fica a um metro do timão e oferece uma boa vista da proa e do mar, desde que seja durante o dia, acrescentando, que durante a noite a porta fica fechada, significando sem visão. A noite estava escura. O mar estava calmo. Que a maioria dos tripulantes desconhecia a existência da laje. Que se o depoente estivesse na porta de boreste, lado da cabine no período noturno, teria condições de enxergar o que estava nos instrumentos de navegação (bússola, sonar, rádio, navegador). Que na ocasião a embarcação estava navegando no piloto automático.

Francisco das Chagas Silva, pescador profissional, em depoente pessoal, dispensando de prestar o compromisso de dizer a verdade sobre tudo o que soubesse ou lhe fosse perguntado, respondeu: que após reassumir o timão, levou dois minutos para avistar a laje, mas que nada pôde ser feito, acrescentando que devido a estar escuro, a laje estava invisível. Que o sonar poderia alertar a existência dessa laje de pedra, porém o sonar não emitiu qualquer sinal. Asseverou a embarcação estava navegando no piloto automático. Asseverou ainda que quando do acidente o mestre se encontrava no interior da cabine e que se o sonar tivesse emitido o alerta, o mestre teria ouvido. Finalmente, declarou que não estava havendo quarto de leme, portanto não havia ninguém na proa.

Em Alegações finais, a Procuradoria Especial da Marinha-PEM ratifica os termos de sua peça acusatória de fls. 98/100.

Isto posto, assim decidimos:

Preliminarmente, deve-se deferir o pedido apresentado pelo representado Francisco das Chagas Silva, acompanhado de Declaração de Hipossuficiência Financeira (fls. 117 a 123), concedendo-lhe os benefícios da gratuidade de justiça.

Analisadas as provas, relatados os fatos, concluímos que o acidente da navegação em apreciação, previsto no artigo 14, letra “a”, da Lei nº 2.180/54, materializado na colisão do B/P “DA HORA II” contra uma laje de pedra, próxima a ilha do Breu, costa de Rio das Ostras, RJ, provocando água aberta, e consequente naufrágio do referido pesqueiro, na ocasião sob a mestrança do patrão de pesca de alto-mar Inacio Manoel Moura e como timoneiro, o contramestre Francisco das Chagas Silva, teve como causa determinante a falta de vigilância adequada por parte do timoneiro durante aquela navegação, em período noturno, em área sabidamente de riscos face a existência de intenso tráfego de embarcações, além das adversidades do local navegado, como aquela laje de pedras contra a qual a embarcação terminou por colidir.

A destacar que do acidente resultou a perda total da embarcação, contudo,

=====

=

sem registros de acidentes pessoais, posto que os seus tripulantes foram resgatados sem ferimentos pelo Corpo de Bombeiros local, como ainda, não há registros de poluição ao meio ambiente marinho.

As provas constantes dos Autos, não destruídas pela defesa, dão conta de demonstrar, como muito bem sustenta o Órgão Acusador, que, o acidente da navegação em apreço foi consequência de uma atitude imprudente do representado, no momento em que se ausentou da cabine de comando, deixando a mesma em piloto automático, a despeito do alerta feito pelo comandante com relação às ilhas ao longo da derrota, conforme se extrai da leitura dos depoimentos do comandante e do ora Representado, acima transcritos, negligenciando, portanto, na vigilância permanente que se exigia para aquela navegação noturna, somente percebendo a aproximação da laje de pedra e ilha do Breu, já na iminência do choque, quando ainda tentou realizar uma manobra, mas que demonstrou insuficiente para evitar que a embarcação terminasse por colidir com a laje, provocando a água aberta, até terminar por naufragar cerca de 300 metros da praia do Però, Cabo Frio, RJ, o que vem a demonstrar que o ora Representado desconsiderou o efeito de batimento da embarcação, em razão da direção da maré e dos ventos. Ressalte-se, sabedor das dificuldades que adveio da navegação noturna, oferecia assim agindo, assumiu um risco que não tardou a se materializar, felizmente, sem perdas de vidas a lamentar.

A alegação da defesa de que a falha na condução da embarcação que estava em piloto automático não pode ser atribuída ao ora Representado, pelo fato sobre o qual não poderia influir, mas sim, a uma possível falha no sistema de auxílio à navegação, no caso o GPS/Piloto automático, falha esta, aliás, não comprovada nos Autos, não procede, porque, estar a embarcação no piloto automático, não afasta a responsabilidade do acompanhamento pelo homem da navegação e menos ainda do vigia, esta, no momento, sob a responsabilidade do Representado, haja vista que ficou demonstrado nos Autos que o Comandante ao seu ausentar do comando, deixou o Representado acompanhando a navegação fazendo a vigilância, não antes de alertá-lo para as ilhas presentes naquela área, o que exigia uma vigilância permanente, o que não aconteceu, posto que, como já mencionado o Representado se ausentou do seu posto de trabalho para buscar cigarros, e como mesmo declara, ao retornar ficou à porta da cabine de comando até terminar de fumar, quando então, retornou ao timão, momento em que “foi surpreendido com o barco já muito próximo à laje de pedras”, demonstrando por conseguinte que se tivesse desatento à navegação, tempo suficiente para que a embarcação sáisse de sua trajetória, e terminasse por colidir contra uma

=====

=

das muitas existentes naquela área laje de pedras além de intenso tráfego de embarcações, conforme se depreende da leitura dos depoimentos, laudo pericial e relatório do inquérito, constantes destes Autos e acima transcritos.

Por tudo isto, e por tudo o mais que dos Autos constam, julgamos procedente, a presente representação de autoria da D. Procuradoria Especial da Marinha (fls. 98 a 100), para responsabilizar por imprudência e negligência o ora representado Francisco das Chagas, pelo acidente da navegação em apreço e suas consequências.

Vale salientar que a letra “e” do artigo 15, Lei nº 2.180/54 foi absorvido pelo artigo 14, letra “a”, da mesma lei.

Na aplicação da pena, contudo, em consonância com o artigo 127, da Lei nº 2.180/54 deve-se considerar que o ora representado não tem antecedentes neste Tribunal, sua situação econômica conforme fez comprovada e que, do acidente não resultaram vítimas ou registro de poluição ao meio ambiente marinho.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: colisão de pesqueiro contra laje, seguida de água aberta e consequente naufrágio, durante navegação próxima à praia do Peró, Cabo Frio, RJ. Perda total da embarcação. Não houve acidentes pessoais ou registro de poluição ao meio ambiente marinho; b) quanto à causa determinante: falta de vigilância e cuidado para uma navegação noturna em área sabidamente de riscos; e c) decisão: julgar procedente a Representação da Douta Procuradoria Especial da Marinha (fls. 98 a 100), considerando o acidente da navegação, previsto no art. 14, letra “a”, da Lei nº 2.180/54 e suas consequências, como decorrente de conduta imprudente e negligente de Francisco das Chagas Silva e consoante o disposto no art. 127, condená-lo à pena de repreensão, previsto no artigo 121, inciso I, ambos os artigos da mesma Lei nº 2.180/54, com redação alterada pela Lei nº 8.969/94. Isento de custas.

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

Rio de Janeiro, RJ, em 20 de dezembro de 2012.

MARIA CRISTINA DE OLIVEIRA PADILHA
Juíza-Relatora

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 24.473/2009.....)

=====

=

Cumpra-se o Acórdão:

Aos 04 de abril de 2013.

LUIZ AUGUSTO CORREIA

Vice-Almirante (RM1)

Juiz-Presidente

DINÉIA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

AUTENTICADO DIGITALMENTE