

Batelão “VALONGO”. Naufrágio com perda total da embarcação precedido de encalhe sobre pedras. Perda de consciência momentaneamente do condutor por um desmaio fortuito. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos o presente processo.

Tratam os autos do encalhe e posterior naufrágio de uma embarcação tipo batelão, ocorrido à 01h50min do dia 21 de janeiro de 2010, nas proximidades da Ponta Grossa, Município de Guarujá, SP.

A embarcação envolvida foi o batelão lameiro “VALONGO”, de propriedade da Cia. Docas de São Paulo – CODESP, constante do Registro de Propriedade Marítima deste Tribunal sob nº 04367 desde setembro de 1991, construído em aço, com 42,7m de comprimento, 7,0m de boca, 300AB, movido a motor. Era comandado pelo Marinheiro de Convés Paulo Pereira de Oliveira, ora representado. A embarcação estava cedida à empresa Bandeirantes Dragagem e Construção Ltda., através do Termo de Permissão de Uso – TPU 002/2001, datado de 23/11/2001 e operava na dragagem do Porto de Santos.

A documentação da embarcação estava toda em dia, inclusive com relação à apólice de seguro DPPEM e ao cumprimento do CTS.

Segundo se apurou nos autos, a embarcação havia sido carregada no Armazém 38 do Porto de Santos e foi conduzida para a área de descarte do material dragado. Ao voltar do despejo, o condutor da embarcação, Sr. Paulo Pereira de Oliveira, ora representado, teria desmaiado e ao voltar a si a embarcação estava encalhada sobre a laje da Ponta Grossa, nas proximidades da Ilha das Palmas, em Guarujá, SP.

Iniciaram as tentativas de salvamento da embarcação com uso das bombas de esgoto de bordo, que não deram vazão ao volume de água que entrava. Por volta das 11h30min o rebocador “LOT” foi usado na tentativa do desencalhe, também sem sucesso. Aguardaram a subida da maré para uma nova tentativa por volta das 16h, mas houve uma virada no tempo, tornando inadequadas as condições do mar para um resgate seguro. Às 17h30min, já com a superestrutura completamente coberta, o batelão acabou naufragando devido aos danos causados na sua estrutura em contato com as pedras e devido às fortes ondas.

=====

Essa sequência de acontecimentos está bem ilustrada nos autos por meio das fotografias de fls. 31 a 54.

Em seu depoimento, o Sr. Paulo Pereira de Oliveira disse que teria desmaiado em razão da escala de trabalho excessiva, na qual trabalha 24h e folga 24h. Atribui o mal súbito, portanto, à fadiga. Disse que todos os equipamentos da embarcação estavam funcionando perfeitamente, que o tempo estava bom, com boa visibilidade. Disse também que trabalha como aquaviário havia 20 anos e há dois na empresa de dragagem exercendo esta função.

Os outros dois tripulantes que estavam a bordo também afirmaram que a embarcação e seus equipamentos estavam em bom estado de conservação e que o tempo era bom com boa visibilidade. Nenhum deles, no entanto, presenciou o acidente, pois não estavam no passadiço naquele momento.

A última testemunha ouvida, o Sr. Paulo Roberto Gomes, supervisor de dragagem da empresa Bandeirantes, confirmou que a escala de trabalho dos tripulantes daquela embarcação é de 24h por 24h e que a jornada cumpre a Convenção Coletiva de Trabalho firmada para o triênio 2008/2010.

Durante a inspeção subaquática foram constatados os danos estruturais sofridos pela embarcação levando à recomendação de que sua retirada do fundo fosse feita em partes. Não há nos autos, porém, qualquer menção ao resgate. Tampouco há menção à poluição marinha, apesar de nos depoimentos do representado e do primeiro condutor de máquinas da embarcação, Sr. João Batista da Luz Júnior, conter a informação de que havia óleo diesel nos tanques (cerca de 600 litros) e óleo lubrificante (cerca de 20 litros).

Além dos documentos de praxe, foram juntados aos autos os boletins de operação da embarcação (fls. 119/145), a planilha de apontamento de horas trabalhadas pelas tripulações que se revezavam (fl. 146) e também o Acordo Coletivo de Trabalho 2008/2010 firmado entre os sindicatos de aquaviários, representados por sua Confederação Nacional (CONTMAF) e a empresa Bandeirantes Dragagem Ltda., empregadora do representado (fls. 104/118). Neste Acordo Coletivo estão em destaque as escalas de revezamento das tripulações em embarcações do porte do batelão sinistrado (fls. 106 e 108).

Com base nesse conjunto de provas, o encarregado do IAFN concluiu que o fator humano foi contribuinte para o sinistro, uma vez que há possível relação entre as limitações físicas (fadiga) do representado com o acidente. Ante isso entendeu ser o Sr. Paulo Pereira de Oliveira o possível responsável pelo acidente, por ter sido

=====

imprudente ao seguir com a embarcação em estado de extrema fadiga, como disse em seu depoimento e sem pedir o auxílio dos demais tripulantes.

Notificado pessoalmente do resultado do inquérito não apresentou defesa.

O IAFN foi remetido a este Tribunal e depois de autuado e distribuído a um Juiz-Relator foi encaminhado à PEM, que oferece representação em face de Paulo Pereira de Oliveira, com fulcro nos art. 14, “a” e 15, “e”, da Lei nº 2.180/54.

Depois de resumir os principais fatos narrados no inquérito, afirmou a PEM que uma vez que há nos autos um Acordo Coletivo de Trabalho firmado por representantes dos trabalhadores aquaviários, deduz-se que nada há de errado com relação à jornada estabelecida. Acrescenta que se o representado estava tão cansado deveria ter chamado outro a assumir a condução da embarcação, sendo imprudente ao seguir viagem, responsabilizando-o pelo acidente. Pede ao final que o mesmo seja condenado nas iras da Lei e ao pagamento das custas processuais.

A representação foi recebida na Sessão Ordinária do dia 20 de dezembro de 2011. O representado foi devidamente citado e apresentou contestação tempestiva através de advogado particular regularmente constituído.

Em sua defesa negou que tenha sido imprudente por não ter chamado um colega para substituí-lo no convés quando viu que estava estafado. Disse que desmaiou subitamente e que, por tal motivo, não teve tempo de buscar ajuda. Disse também que depois do acidente sua escala foi mudada, pois na escala 24/24h tinha menos de 20 horas de descanso, pois reside longe do local de embarque. Finalizou afirmando que em mais de 20 anos de profissão jamais se envolvera em um acidente marítimo. Pediu para ser exculpado e juntou procuração e declaração de pobreza.

Aberta a instrução nenhuma nova prova foi produzida. Em alegações finais apenas a PEM se reportou aos elementos de sua inicial.

Decide-se.

A acusação que pesa sobre o representado é a de que teria sido imprudente ao seguir viagem em estado de extremo cansaço, expondo a vida das pessoas e as fazendas que estavam a bordo a risco e causando o encalhe. Disse, ademais, que o cansaço não pode ser atribuído ao excesso de jornada, uma vez que esta é fixada segundo Convenção Coletiva de Trabalho.

O representado em sua defesa alega que teve um mal súbito e que este somente poderia ser atribuído à fadiga causada pelo excesso de trabalho, pois gozaria de boa saúde e teriam modificado sua escala depois do acidente. Alegou também que não buscou a ajuda de outro tripulante, pois não teve tempo, tendo desmaiado

=====

subitamente.

O acidente aconteceu durante por volta de 1h da madrugada do dia 21 de janeiro. A planilha de apontamento de horas trabalhadas que consta dos autos (fl. 146), demonstra que o representado havia embarcado às 6h da manhã do dia 20 de janeiro para cumprir sua jornada de 24h. Faltavam poucas horas para o término de sua escala quando teria desmaiado, encalhando o batelão sobre as pedras provocando seu naufrágio.

O representado trouxe como tese para sua exculpabilidade que a escala de revezamento de 24/24h estabelecida em Convenção Coletiva seria a razão da estafa que resultou em seu desmaio durante a condução do batelão. Em tese, sendo essa escala estabelecida em CCT, a questão da fisiologia do trabalho nessas condições teria sido exaustivamente analisada pelos convenientes e se entendeu que a escala 24/24h não submeteria o aquaviário a um trabalho estafante. Portanto, a alegação da defesa não prosperaria sob essa ótica.

No entanto, nenhuma das testemunhas ouvidas estava presente no passadiço. Desta maneira, não há prova contrária à alegação da defesa de que o representado teve um súbito desmaio, criando assim uma dúvida relevante acerca do que de fato ocorreu momentos antes do encalhe.

Se o representado dormiu durante o serviço, teria sido imprudente como posto na representação. Se ele desmaiou, como posto na defesa, o acidente teria sido resultado de um caso fortuito. Na dúvida, deve-se exculpar o representado.

Para se chegar a este resultado pesa o fato de o representado ser um aquaviário experiente e não ter sido jamais condenado nesta Corte, conforme consta de sua folha de antecedentes acostada à fl. 200.

Assim, o acidente da navegação caracterizado pelo encalhe seguido do naufrágio de um batelão durante uma madrugada de janeiro de 2010 e que teve por resultado a perda total da embarcação, teve como causa determinante a perda de consciência do condutor, ora representado, esta causada por um desmaio fortuito. Deve-se, portanto, considerar o acidente como resultado de uma fortuidade e se exculpar o representado.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: encalhe sobre pedras seguido de naufrágio de um batelão, que causou a perda total da embarcação, sem causar danos a pessoas e sem notícia de poluição; b) quanto à causa determinante: perda de

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº
26.240/2011.....)

=====

consciência do condutor por um súbito desmaio; e c) decisão: julgar o acidente da navegação constante do art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54, como decorrente de um caso fortuito, exculpando o representado, Sr. Paulo Pereira de Oliveira, mandando arquivar os autos.

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

Rio de Janeiro, RJ, em 02 de agosto de 2012.

NELSON CAVALCANTE E SILVA FILHO
Juiz-Relator

Cumpra-se o Acórdão:

Aos ____ de _____ de 2012.

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