

Traineira “DANIAGO”. Acidente e fato da navegação. Naufrágio de embarcação brasileira em águas brasileiras, seguido da queda na água dos cinco tripulantes não habilitados, sem registro de danos ambientais. Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro. Causa do acidente naufrágio não apurada e do fato a inobservância de normas de segurança da navegação. Infração ao RLESTA. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes Autos.

Consta dos Autos que no dia 25/09/2012, cerca de 2h, ocorreu o naufrágio da traineira “DANIAGO” seguido da queda na água dos cinco tripulantes embarcados, todos não habilitados, quando fundeada a 55km a nordeste do farol de São Tomé, Campos dos Goytacazes, RJ, caracterizando o acidente e fato da navegação capitulados no art. 14, alínea “a”, e art. 15, alínea “e”, da Lei nº 2.180/54. Não houve registro de danos ambientais.

A embarcação “DANIAGO” do tipo traineira é de propriedade e armação Alex Isaias Favorett Alves, entretanto declararam-se coproprietários de fato (fls. 66 e 69) Paulo Alves e José Augusto Alves Reis, era conduzida por Paulo Alves, possui casco de madeira, 10,7 metros de comprimento, 8,7 AB e está classificada para a atividade de pesca e navegação de cabotagem.

No Inquérito instaurado pela Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé foram prestados sete depoimentos, elaborado o Laudo de Exame Pericial e anexados os documentos de praxe.

No Laudo de Exame Pericial Direto, fls. 49 a 54, efetuado no dia 28/10/2012, os Peritos concluíram que a causa determinante do acidente e fato foi falta de acompanhamento adequado pelo Sr. Paulo Alves do reservatório chamado “TINA” da embarcação “DANIAGO”, utilizado para o congelamento de peixes provenientes do mar, o qual não suportou as quatro toneladas de peixes, juntamente com o gelo e a água.

Dos depoimentos colhidos, em síntese, extrai-se que Paulo Alves declarou (fls. 66 a 69) que trabalha como pescador há aproximadamente 32 anos e, na Traineira, há cerca de três anos; que o Barco saiu do porto de Barra de Itabapoana, RJ, cerca de 12h

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 28.353/2013.....)

=====

do dia 11/09/2012. E a seguir, tomaram cento e vinte graus sentido Leste, para pescar nas proximidades do litoral de Itaipava, ES; que realizavam pescaria de espinhal para pescar dourado; que por volta de 1h40min do dia 25/09/2012, foi acordado pelo Sr. Leandro que disse que o Barco estava adernando; que se levantou e foi em direção à tina e quebrou o vidro para liberar a água, para tentar fazer o Barco voltar ao ponto de equilíbrio, sem sucesso; que então correu para o rádio e tentou fazer contato com outras embarcações pedindo socorro, mas não conseguiu nenhum contato; que, quando a água atingiu o motor, cortou a alimentação e o motor parou de funcionar e o Barco continuou virando; que a balsa foi lançada na água; que o depoente e os outros quatro tripulantes ficaram no casco da embarcação e conseguiram resgatar o Sr. Leandro junto com a balsa; que os cinco tripulantes permaneceram o dia todo sobre o casco da Embarcação, sem água e sem comida e puderam observar que a Traineira foi levada pela corrente marítima para o sul; que, por volta de 19h do dia 25/09, avistaram as luzes de uma embarcação; que remaram até a embarcação avistada, que estava “ancorada” e pescando; que a corrente era forte e afastou a balsa; que começaram a gritar, e o pessoal do pesqueiro ouviu e suspendeu para resgatá-los; que em seguida, houve o transbordo para o barco; que voltou para procurar os outros três tripulantes do Barco, mas eles já não estavam mais na mesma posição; que continuaram a busca até 4h do dia 26/09/12, sem êxito; que resolveram rumar para o litoral de São João da Barra, RJ, para pedir apoio e, quando já estavam navegando a cerca de uma hora em direção a Gargaú, receberam a chamada via rádio de uma embarcação de pesca avisando que os outros três tripulantes haviam sido encontrados e já estavam em Gargaú, desde as 10h; que a Traineira está registrada em nome do Sr. Alex Isaias Favorett Alves, filho do Sr. José Augusto Alves Reis, mas foi comprada pelo depoente em sociedade com o Sr. José Augusto Alves Reis há cerca de três anos; que acredita que apenas o Gilney possua CIR; que, antes do acidente, a Traineira tinha rol de equipagem, o qual foi para o fundo do mar; que todos fizeram uso dos coletes salva-vidas e da balsa de fibra; que o material de primeiros socorros, os extintores de incêndio, coletes, as boias, o rádio de comunicação e o Título de Inscrição da Traineira caíram no mar; que a Traineira passou por reparo no ano de 2011, sendo feita uma modificação na casaria na posição dos beliches; que já havia uma tina na proa e, por ocasião do reparo, foi acrescentada uma tina na popa; que não sabe ao certo a causa do naufrágio, mas acredita que o pescado, cerca de duas toneladas e meia, tenha congelado na urna e corrido da proa para boreste; que o mar estava manso e o tempo bom; que não havia nada que pudesse ser feito para evitar o naufrágio; e que não houve falha humana.

=====

José Augusto Alves Reis declarou (fls. 87 e 88) que é proprietário da Traineira há cerca de quatro anos; que a Embarcação navegava havia cerca de oito dias, quando ocorreu o naufrágio; que o Barco já estava retornando do mar; que faziam pescaria de espinhal de dourado; que o Mestre da Embarcação informou que o pescado rompeu a tábua da una e todo ele correu para um dos lados da Embarcação, fazendo com que esta adernasse e emborcasse; que os outros três tripulantes permaneceram no casco do Pesqueiro e foram encontrados pelo Rebocador “TS OURIÇADO” e levados para o porto de Imbetiba; que o naufrágio foi causado pelo rompimento da una, o que fez com que cerca de quatro toneladas de pescado fosse deslocada para um lado só do Barco que adernou e naufragou parcialmente; e que acredita que o balanço do mar tenha contribuído para que o peso do pescado fizesse com que a una se rompesse.

No Relatório de IAFN, fls. 106 a 114, o Encarregado concluiu que somente o fator operacional contribuiu para o acidente e fato, pois a tripulação não estava devidamente habilitada para exercer a atividade de pesca.

Apontou Paulo Alves, Alex Isaias Favorett Alves e José Augusto Alves Reis como possíveis responsáveis diretos pelo acidente e fato da navegação.

Notificados da conclusão do Inquérito (fls. 117 e 118), somente o 3º Indiciado apresentou defesa prévia (fls. 126 a 131).

A D. Procuradoria Especial da Marinha, após análise dos Autos, ofereceu representação em face de Paulo Alves e José Augusto Alves Reis, ambos com fulcro no art. 14, alínea “a”, e art. 15, alínea “e” da Lei nº 2.180/54, fundamentando às fls. 143 a 146.

As representações foram recebidas por unanimidade na Sessão Ordinária nº 6.871^a, do dia 27/02/2014.

Citados (fls. 156 e 175), os Representados, que não apresentam antecedentes neste Tribunal, foram regularmente defendidos por I. Advogados constituídos.

As defesas dos Representados (fls. 162 e 166 e 178 a 182), de igual teor, trouxeram a tese da exculpabilidade, alegando em preliminar a ausência de justa causa e a inépcia da representação por ter a PEM formulado pedido genérico. No mérito, alegam que o acidente teve como causa principal as condições adversas de tempo.

Relatam que ondas de mais de 3 metros provocaram a instabilidade e o adernamento da Embarcação e o conseqüente rompimento da Tina.

Aduzem que os tripulantes salvaram-se, porque são pescadores experientes, não tendo contribuído em nada para o evento danoso.

Informam que os Representados são coproprietários da Embarcação e que o serviço de manutenção da Traineira foi realizado pelo Tino, carpinteiro mais experiente da região, sendo acompanhado apenas pelo 1º Representado que também é o Mestre da Embarcação. Desta forma, não há como imputar ao 2º Representado qualquer responsabilidade por suposta falha na execução deste serviço.

Afirmam ainda que o 1º Representado e o carpinteiro agiram com todo o cuidado, não havendo que falar em negligência.

Por fim, pugna pela improcedência dos pedidos contidos na representação.

A PEM refutou a preliminar, sustentando que (fls. 198 a 200) é imputado aos Representados a responsabilidade pelo acidente (naufrágio) e fato da navegação (expor a risco a segurança da navegação) e que a imposição de penalidade, no caso de acidente e/ou fato da navegação, é de competência exclusiva do Tribunal Marítimo.

Aberta a Instrução, nenhuma outra prova foi produzida.

Em Razões Finais, manifestaram-se as partes (fls. 206 v, 211 a 213 e 215 a 217).

É o Relatório.

Decide-se:

Relatados os fatos e analisadas as provas carreadas aos Autos, verifica-se que a causa determinante do acidente naufrágio não foi apurada com a devida precisão e a do fato exposição a risco da navegação foi a inobservância de normas de segurança da navegação, caracterizadas pela falta de habilitação do Mestre e dos tripulantes.

A PEM representou em face de Paulo Alves e de José Augusto Alves Reis. O primeiro, na qualidade de pescador e mestre, por agir com negligência ao deixar de observar e acompanhar adequadamente o reservatório chamado tina para congelamento de peixes, o qual não suportou o peso e fez o Barco adernar até naufragar, além de agir com imprudência ao contratar pessoas não habilitadas para exercer função a bordo, expondo a risco a segurança da navegação, risco materializado no naufrágio. O segundo, na qualidade de proprietário, por imprudência e negligência, ao permitir a contratação de pessoas não habilitadas para realizar serviço a bordo, assumindo risco que não tardou em se materializar.

As defesas apresentam a tese da exculpabilidade, alegando em preliminar a ausência de justa causa e a inépcia da representação, por formulação de pedido genérico.

As preliminares não devem ser acolhidas, conforme as razões apontadas pela PEM (fls. 198 a 200).

Ademais, a justa causa está presente, uma vez que os representados são os responsáveis pela Embarcação que estava tripulada por pessoas não habilitadas. Quanto à inépcia, verifica-se que foram atendidos os requisitos apontados no art. 62, do RIPTM, sendo que no Tribunal Marítimo a pena é determinada pelo Colegiado, dispensando-se a formulação de pedido pela PEM.

No mérito, alegam que o sinistro decorreu de caso fortuito.

Não deve ser acolhida a tese da defesa.

Verifica-se a existência de recibo de compra e venda anterior ao acidente (fl. 133) que aponta o 2º Representado como proprietário de fato do Barco, além dos dois Representados declararem-se coproprietários. Portanto, são ambos responsáveis pela Embarcação.

A Embarcação suspendeu para realizar atividade de pesca sob o comando do 1º Representado com cinco tripulantes, todos sem possuírem habilitação para o exercício de função a bordo, inclusive o Comandante.

Após vários dias de atividade de pesca considerada boa, com estimativa de captura de uma tonelada de peixe por espinhal, segundo a testemunha Paulo da Conceição (fl. 82), a Embarcação fundeou para gelador efetuar o congelamento do pescado.

Segundo a testemunha Leandro Rangel Teixeira (fl. 61), no ano de 2011 a Embarcação sofreu alterações estruturais na casaria, foram inseridos uma varanda e beliches e alterados os corredores. Declarou, ainda, que às 2h do dia do acidente estava no convés e observava a tina que caracterizou como reservatório de isca viva, as condições de mar estavam moderadas e o vento era de nordeste fraco, quando o Barco adernou para boreste e cerca de 15min depois emborcou. Acrescentou que havia aproximadamente seis toneladas de peso na proa (peixe, gelo e peso da tina), quantidade que avaliou como excesso de peso a bordo.

Paulo Alves declarou (fl. 67) que, após ser acordado com a informação de adernamento da Embarcação, foi até a tina e quebrou o vidro para liberar a água e ver se o barco voltava ao ponto de equilíbrio, sem sucesso.

José augusto Alves declarou que o naufrágio ocorreu porque a “uma” rompeu-se e as quatro toneladas de pescado deslocaram-se para um lado só do barco.

Segundo a testemunha Juneis Monteiro de Oliveira (fl. 91), na primeira vigia, o Mestre mandou o Leandro passar o óleo de um tanque para o outro, para equilibrar o Barco que estava meio adernado para bombordo e que o Leandro abriu o registro do óleo

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 28.353/2013.....)

=====

e deixou passar muito óleo para o tanque de boreste. Declarou ainda que o Barco começou a ficar adernado para boreste, emborcou e naufragou.

Observa-se que as declarações acima apontam para a perda de estabilidade da Embarcação que naufragou, apesar da tentativa do Mestre de retomar o equilíbrio ao quebrar a tina, para reduzir peso.

As defesas apontam para supostas ondas de três metros e vento forte, a fim de aventar a possibilidade de caso fortuito, hipótese que não se coaduna com a avaliação do único pescador acordado de que a condição de mar era moderada e o vento fraco no momento do acidente.

Portanto, embora o naufrágio tenha ocorrido em decorrência da perda de estabilidade por causa não apurada acima de qualquer dúvida, houve clara demonstração de exposição a risco das vidas e fazendas de bordo e, por conseguinte da segurança da navegação, pois a tripulação não habilitada não conseguiu antever o risco de perda da estabilidade e nem como enfrentá-la.

Desta forma, os dois Representados devem ser responsabilizados pelo fato da navegação.

Constatou-se, ainda, que os proprietários de fato não formalizaram a transferência da propriedade na Capitania dos Portos. Embora tal fato não guarde relação de causalidade com o fato da navegação, configura infração ao art. 16, inciso I, do RLESTA, que deve ser oficiada ao agente da Autoridade Marítima. Um pescador declarou que nunca teve a carteira de trabalho assinada (fl. 82).

Diante do exposto, devem ser julgados parcialmente procedentes os fundamentos da representação da Douta Procuradoria, responsabilizando Paulo Alves e José Augusto Alves Reis, na qualidade de proprietários de fato da Embarcação, pelo fato da navegação, capitulado no art. 15, alínea “e”, da Lei nº 2.180/54, por suas condutas imprudentes. Exculpar os Representados da imputação ao acidente naufrágio, por insuficiência de provas.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente e fato da navegação: naufrágio da traineira “DANIAGO” seguido da queda na água dos cinco tripulantes embarcados, todos não habilitados, quando fundeada a 55km a nordeste do farol de São Tomé, Campos dos Goytacazes, RJ, sem registro de danos ambientais; b) quanto à causa determinante: do naufrágio, não apurada com a devida precisão e da exposição a risco, a inobservância de normas de

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 28.353/2013.....)

segurança da navegação; c) decisão: rejeitar as preliminares arguidas e julgar o fato da navegação capitulado no art. 15, alínea “e”, da Lei nº 2.180/54, como decorrente de imprudência dos Representados, responsabilizando Paulo Alves e José Augusto Alves Reis, condenando-os à pena de multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para cada um, com fundamento no art. 121, inciso VII e § 5º, art. 124, inciso IX e § 1º e art. 127. Exculpar os Representados da imputação ao acidente naufrágio, por insuficiência de provas. Custas divididas na forma da lei; e d) medidas preventivas e de segurança: enviar cópia do Acórdão ao Ministério Público do Trabalho e oficiar à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, agente da Autoridade Marítima, a infração ao art. 16, inciso I, do RLESTA, cometida pelos proprietários de fato, para as providências cabíveis, com fundamento no art. 33, parágrafo único, da Lei nº 9.537/97.

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

Rio de Janeiro, RJ, em 24 de maio de 2018.

SERGIO BEZERRA DE MATOS
Juiz Relator

Cumpra-se o Acórdão, após o trânsito em julgado.

Rio de Janeiro, RJ, em 25 de junho de 2018.

MARCOS NUNES DE MIRANDA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente
PEDRO COSTA MENEZES JUNIOR
Primeiro-Tenente (T)
Diretor da Divisão Judiciária

AUTENTICADO DIGITALMENTE