

B/P “SARANDI GRANDE”. Deriva, seguida de colisão com pedras, água aberta, emborcamento e naufrágio de barco de pesca em águas abrigadas na profundidade de 25 metros, sem danos pessoais e sem danos ao meio hídrico. Falha na vigilância ao não ser percebido que o B/P garrou durante o fundeio, filame da amarração com comprimento incompatível com a profundidade do local aliado à insuficiência do número de tripulantes e falta de habilitação de um deles a bordo. Imperícia. Negligência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Trata-se de analisar o acidente da navegação envolvendo o B/P “SARANDI GRANDE”, de propriedade de Daniel Lopez Perez e arrendado a Marcio Rodrigues quando, cerca das 23h15min do dia 21/09/2012, encontrava-se fundeado nas proximidades da ilha da Queimada Grande, garrou, colidiu com pedras, vindo a sofrer água aberta, emborcando e naufragando em seguida, sem ocorrência de danos pessoais ou de danos ambientais.

Dos depoimentos colhidos e documentos acostados extrai-se que o B/P “SARANDI GRANDE”, com 19,30 metros de comprimento e 43,10 AB, sob o comando do Pescador Profissional Especializado (PEP) Ivanilso Darci Pereira, partiu de Santos, SP, por volta de 16h30min do dia 21/09/2013, com destino ao porto de Navegantes onde realizaria uma vistoria das condições do estado e conservação no estaleiro Santa Maria, em face da cláusula segunda do contrato de arrendamento, quando cerca de 22h30min devido a virada do tempo, a cerca de 5 milhas da ilha da Queimada Grande, corroborando com o Aviso de Mau Tempo nº 789/2012 do CHM, a tripulação se viu obrigada a fundear para se proteger, próximo a ilha da Queimada Grande. Lançaram a âncora, se alimentaram e foram descansar. Foi então que por volta de 23h15min escutaram uma batida forte no casco por bombordo, e entenderam de imediato que o barco garrou por motivos desconhecidos e colidiu com pedras, alagando a praça de máquinas, emborcando e naufragando em seguida na profundidade de 25 metros. Antes do naufrágio colocaram o bote de abandono na água e efetuaram chamadas via rádio, sem sucesso, e ao mesmo tempo sinalizaram para uma embarcação “SOL NASCENTE III” que veio na direção aos naufragos, resgatando a todos.

Ivanilso Darci Pereira, PEP, em seu depoimento declarou, em resumo, que esta viagem era a primeira que realizava com o B/P “SARANDI GRANDE”; que estavam na embarcação o depoente, o Xavier e dois pescadores conhecidos como Alex e “Negão” que pediram carona até Itajaí; que recebeu ordem de levar a embarcação até Navegantes, SC, no

estaleiro Santa Maria, no bairro São Domingos, para ser puxada na carreira; que consultou a meteorologia através de seus colegas de Itajaí que lhe informaram boas condições do tempo e que também viu a previsão do tempo pela televisão; que quando suspendeu do porto de Santos, a embarcação não tinha problemas; que verificou o funcionamento da bomba elétrica e o automático, bem como o funcionamento de duas bombas centrífugas acopladas à polia do motor; que possuía GPS, rádios VHF, PX e SSB, material para plotagem, colete salva-vidas, boia circular, extintores, bote de abandono, aparelho de fundear (com cabo de 200 metros de amarra de polietileno, corrente de ferro com cerca de 1 metro e âncora tipo almirantado), material de sobrevivência; que não possuía ecobatímetro, radar e cartas náuticas; que o mar estava calmo; vento com força 2 (fraco) de sudoeste, temperatura entre 23 e 25°C; ondas com vagas de até 0,5m; que o B/P possuía uma bancada composta de 6 baterias de 120 amperes, funcionando normalmente; que não observou derramamento de óleo nem no momento em que a embarcação naufragou, tampouco no dia seguinte quando amanheceu; que antes de abandonar a embarcação fechou os tanques do óleo combustível e a válvula de fundo; que pediu ajuda pelo rádio e efetuou chamadas pelo VHF canal 16, com pedido de socorro internacional “*mayday*”, também chamadas pelo canal 05, 68 e 71, porém não foi atendido; que o embarque de água ocorreu após a colisão com as pedras abrindo as tábuas do costado e estragando o calafeto; que a embarcação “SOL NASCENTE III” que estava nas proximidades veio de encontro ao “SARANDI GRANDE” e efetuou o transbordo de pessoal e também de material eletrônico do passado; que permaneceram durante a noite ainda no local e assistiram 15 minutos depois do transbordo o “SARANDI GRANDE” naufragar ficando com a quilha voltada para cima; que a embarcação não apresentava antes do acidente, problemas de calafeto ou vazamento pela bucha do eixo e possuía uma bomba com automático; que a profundidade do local era de aproximadamente 25 metros; que estava com 80 metros de cabo na água amarrado a uma âncora do tipo almirantado; que o acidente não teria ocorrido se a corrente da âncora não fosse curta demais, menos de um metro, sendo insuficiente o seu peso em relação à âncora que tinha aproximadamente 120 quilos.

Daniel Lopez Perez, nacionalidade uruguaia, proprietário do B/P “SARANDI GRANDE”, aproximadamente há dez anos, em seu depoimento declarou, em resumo, que não havia contrato de trabalho entre a tripulação e o proprietário para esta última viagem e a tripulação era conhecida do proprietário e do arrendatário; que o B/P “SARANDI GRANDE” partiu do atracadouro próximo ao Iate Clube de Santos no Guarujá para o estaleiro em Navegantes, SC; que a tripulação nunca havia tripulado o B/P “SARANDI GRANDE”; que o B/P não tinha problemas de “fazer água”; que a tripulação suspendeu do Guarujá com destino a Navegantes, SC, para puxada no estaleiro naquele município, mas no dia 21, já à noite, o tempo virou com ventos fortes e ondas altas e a tripulação decidiu

fundear a embarcação em águas abrigadas nas proximidades da Ilha de Queimada Grande; que jogaram a âncora na água, mas por motivos que não foram devidamente esclarecidos a âncora estava arrastando jogando a embarcação para cima das pedras e não conseguiram partir o motor, ocorrendo a colisão com as pedras e arrebentando o calafeto da embarcação, conseqüentemente ocorreu o embarque de água; que os náufragos não sofreram ferimentos e nem precisaram de nenhum tipo de atendimento médico.

Marcio Rodrigues, arrendatário do B/P “SARANDI GRANDE”, em seu depoimento declarou, em resumo, que o B/P “SARANDI GRANDE” iria docar em Navegantes, SC, para pintura, enchimento do hélice, repregar o madeirame da embarcação, caldeiraria no aparelho de pesca e mastreação. Complementou que a mecânica e elétrica estavam em perfeitas condições; que a embarcação saiu do Guarujá no dia 21 por volta das 14h abastecida com 500 litros de óleo, R\$ 170,00 de provisão para viagem, com destino a Navegantes, SC, tendo a bordo dois tripulantes autorizados pelo arrendatário; que ao anoitecer, as condições meteorológicas estavam prejudicando a navegação colocando em risco a embarcação, foi então que o mestre decidiu fundear nas proximidades da ilha da Queimada Grande; que o motor foi desligado, em seguida fizeram uma refeição e foram repousar, foi quando por volta das 22h ouviu-se pela tripulação uma batida forte constatando que o B/P “SARANDI GRANDE” havia colidido com as pedra da ilha, iniciando-se rapidamente o alagamento da embarcação, havendo tempo somente para pedir socorro a outras embarcações nas proximidades pelo rádio VHF.

Em sua reinquirição, após diligência requerida pela D. PEM, Marcio Rodrigues alega, em resumo, que quando arrendou o B/P inspecionou o mesmo e apenas constatou irregularidades na pintura e o excesso de limo nas obras vivas e linha d’água da embarcação. Quanto ao aparelho de fundeio, entende que estava em boas condições inclusive pintado de preto com 3 metros de corrente e uma amarra com cabo de sisal; que o ferro tipo almirantado nunca foi trocado; que nunca recebeu reclamações quanto ao tamanho da âncora e que o critério utilizado para o dimensionamento da âncora do B/P foi a análise comparativa com outros pesqueiros de mesmo porte; que caso estivesse no comando e fosse necessário se precaver, tomaria as seguintes medidas: procuraria um lugar seguro, largaria a âncora, se certificaria que esta unhou bem, inspecionaria os compartimentos em geral e então montaria um escala de vigilância noturna com a tripulação.

Laudo de Exame Pericial Indireto, após descrever a sequência dos acontecimentos e fazer a análise dos dados do acidente, concluiu que o fator material contribuiu, de acordo com a informação passada pelo mestre, a âncora tipo almirantado de 120 kg, necessitava de uma corrente presa ao anete com comprimento e peso suficiente para manter a haste da âncora deitada, sendo apurado junto à tripulação que esta corrente possuía

menos de 1 metro, sendo insuficiente para o bom unhamento da âncora, e que o fator operacional contribuiu tendo em vista que não se manteve uma vigilância sobre o aparelho de fundeio e a posição da embarcação, e a tripulação era inferior e não habilitada como determinado na documentação, infringindo as normas. Apontou que a causa determinante do acidente da navegação ocorreu devido ao fundeio sem precisão, com aparelho de fundear insatisfatório para emprego na profundidade do local, sem vigilância adequada e com tripulação imprópria para o serviço.

Documentação de praxe anexada. Foi juntado ainda aos autos o Boletim de Informações Ambientais do CHM, onde consta o aviso aos navegantes com Aviso de Mau Tempo: Vento forte/vento muito forte, força 7, com rajadas de força 8, período entre 211800 HMG e 220600 HMG. Foi juntado também o Cálculo para peso das âncoras, ref. Arte Naval, Vol. II - 7ª Edição - 2005, no qual o peso correto para o B/P em comento de acordo com a fórmula empírica apresentada é de 472 kg ao invés de 120 kg.

No relatório o Encarregado do Inquérito após resumir o depoimento de 3 testemunhas e descrever a sequência dos acontecimentos em uniformidade de entendimento com os peritos, acrescentou que o mar estava calmo com ventos razoáveis de sudoeste e ondas de até 0,5 metro, a profundidade do local era de 30 metros, sendo utilizado para fundeio um cabo de 80 metros com uma âncora tipo “almirantado” de 120 kg. Apontou como causa determinante a impropriedade da âncora empregada, inferior à capacidade exigida, somada à falta de vigilância, com tripulação sem habilitação, provocando o arrasto da embarcação até colidir com as pedras, atribuindo a responsabilidade do acidente ao mestre, PEP, Ivanilso Darci Pereira.

O indiciado Ivanilso Darci Pereira apresentou defesa prévia.

A D. Procuradoria ofereceu representação contra Ivanilso Darci Pereira, comandante do B/P e contra Marcio Rodrigues, arrendatário do B/P, com fulcro no art. 14, alínea a (naufrágio) e art. 15, alínea e, da Lei nº 2.180/54, sustentando, em resumo, que o primeiro representado mesmo ciente da impropriedade do equipamento de fundeio utilizado e da deficiência da tripulação, deixou a embarcação sem vigilância e sem se certificar do unhamento da âncora e que o segundo representado deixou de prover a embarcação com equipamento de fundeio adequado, além de ter permitido que a mesma suspendesse com tripulação inabilitada e insuficiente.

Recebida a representação e citado, o representado Ivanilso Darci Pereira, que não possui antecedentes no Tribunal Marítimo, foi regularmente defendido enquanto que o representado Marcio Rodrigues teve declarada sua revelia em 01/12/2014, sendo notificado desta condição em 26/03/2015.

Ivanilso Darci Pereira alega, por I. DPU, em resumo, que após resumir os fatos

do processo, no qual destaca-se que fundeou nas proximidades da Ilha de Queimada Grande, e após descansarem à espera de melhores condições do tempo ouviram um barulho, e verificaram que o B/P havia colidido com uma pedra e naufragou; pleiteou que o Representado seja absolvido das acusações estabelecidas pela Procuradoria Especial da Marinha, pois não agiu dolosa ou culposamente; que realizou inspeções necessárias na embarcação, a fim de verificar todos os materiais que compunham o pesqueiro; que somente após o acidente o representado teve noção de que o curto comprimento da “*corrente da âncora*” pudesse representar risco à segurança dos tripulantes, acreditando que os 80 metros de cabo seriam suficientes para fundear; que não seria exigível que o representado Ivanilso tivesse conhecimento que os equipamentos fossem inadequados para fundeio; que o depoimento prestado pelo representado na qualidade de testemunha e prestou compromisso de dizer a verdade, contudo, não foi alertado de que não precisava depor acerca dos fatos que lhe acarretassem grave dano, art. 406, I, do CPC, restando ilegalidade do depoimento do representado.

Na instrução, nenhuma prova foi produzida.

Em alegações finais, falaram as partes.

Decide-se.

De tudo o que consta nos presentes autos, conclui-se que a natureza e extensão do acidente e fato da navegação sob análise, tipificado no art. 14, alínea a e art. 15, alínea e, da Lei nº 2.180/54, ficaram caracterizadas como deriva, seguida de colisão com pedras, água aberta, emborcamento e naufrágio de barco de pesca em águas abrigadas na profundidade de 25 metros, sem danos pessoais e sem danos ao meio hídrico.

A causa determinante foi falha na vigilância ao não ser percebido que o B/P garrou durante o fundeio, filame da amarração com comprimento incompatível com a profundidade do local aliado à insuficiência do número de tripulantes e falta de habilitação de um deles a bordo.

O Encarregado do Inquérito deu conta de apurar que o B/P estava com a tripulação inferior ao determinado no TIE e sem habilitação, que o fundeio foi realizado sem precisão e com ausência de vigilância.

A D. PEM concluiu que a embarcação deixou de ser provida com equipamento de fundeio adequado, suspendendo com tripulação inabilitada e insuficiente, e que faltou vigilância durante o fundeio não se certificando do unhamento da âncora.

Ivanilso Darci Pereira alegou em sua defesa que a embarcação já havia sido utilizada outras diversas vezes em percursos semelhantes, e não seria exigível do representado que os equipamentos fossem inadequados para fundeio.

Analisando-se os autos, verifica-se que o B/P “SARANDI GRANDE” de

maneira incontroversa garrou.

O cálculo para determinação do peso da âncora do B/P apresentado pela CP utilizando como referência o livro Arte Naval, não deve ser considerado, uma vez que se refere para navios da Marinha Americana, considerando uma fórmula empírica baseada na experiência de navios semelhantes do porte de navios de guerra. Por outro lado a publicação “Navegar é Fácil”, da autoria do CMG Geraldo Luiz Miranda de Barros, apresenta na pag. 160, cap. 5 - Âncoras, uma tabela e uma sugestão a seguir. Sugere-se como um dos critérios que para âncoras pesadas calcula-se 2lb-peso por pé de comprimento da embarcação, no caso, o B/P possui 19,30m, fazendo-se as devidas conversões de metro para libra e de libra para kg, chega-se a um peso de âncora de 58 kg. Por outro lado a tabela vai até o porte de embarcação de 50 ton, cujo peso da âncora é de 90 kg. Observe-se que no cálculo de arqueação bruta de fls. 81/84, assinado pelo Supervisor da Seção de Inquéritos da CP, não vem acompanhado do detalhamento de como se calculou o deslocamento total de 104,15 ton, valor este que deveria ser utilizado na tabela da Publicação do CMG Geraldo, o que fazendo uma extrapolação chega-se a um valor de peso de âncora de 187,47 kg. Valor este mais próximo do peso da âncora de 120 kg. Do ponto de vista do proprietário Daniel Lopez Perez ao declarar em seu depoimento de que procurou adequar o peso da âncora selecionada em âncoras de B/P semelhantes é o que mais se aproxima da realidade, e que na prática se mostraram eficientes ao longo dos anos, podendo-se considerar que o peso de 120 kg é satisfatório para o porte do B/P “SARANDI GRANDE”.

Do depoimento do Comandante extrai-se que as condições de tempo eram consideradas boas com ventos fracos e vagas de no máximo 0,5m. Muito embora o CHM tenha emitido o aviso de mau tempo no Aviso aos Navegantes para a área de interesse, tal aviso não foi confirmado pelas estações meteorológicas mais próximas do local. Descarta-se, portanto, que o mau tempo tenha contribuído para que o B/P garrasse do seu ponto de fundeio uma vez que as condições meteorológicas não indicavam uma anormalidade para a área de navegação. Assim, o Comandante procurou áreas abrigadas quando decidiram alimentar-se e aproveitar para descansar após cerca de 12 horas navegando a partir de Santos, SP.

Durante a manobra de fundeio o Comandante foi imperito ao estimar o cabo de amarração em 80 metros para o filame, contrariando o valor de 5 vezes a profundidade do local (25m) acrescido da altura da proa até a superfície d’água ( $\approx 2$ m), o que deveria, portanto, para um fundeio com segurança ser maior do que  $5 \times 27 = 135$  metros de filame, tudo de acordo com a publicação “Navegar é Fácil” descrito no seu cap. 6. Foi ainda, negligente ao não manter uma vigilância permanente após o fundeio, de modo que pudesse garantir a incolumidade da embarcação durante o tempo de fundeio e que essa vigilância

fosse o primeiro alerta de perigo ao ser observado que a embarcação estava garrando, do qual seriam necessárias medidas para evitar o prosseguimento da deriva, como, por exemplo, dar partida no motor e reposicionar o B/P.

Outrossim, o B/P “SARANDI GRANDE” partiu em viagem com quatro tripulantes a bordo, tendo como Comandante o PEP Ivanilso Darci Pereira, um marinheiro avulso não habilitado e duas pessoas na qualidade de caronas não habilitados e amigos do Comandante. O TIE da embarcação prevê o número de 8 tripulantes, o que deve ser entendido como tripulação máxima para sua atividade fim de pesca. Em face de sua AB ser inferior a 50 não lhe é exigido a bordo a apresentação do CTS, mas o documento somente é dispensado de sua emissão se a embarcação possuir  $AB \leq 10$ . Considerando-se esta uma infração ao RLESTA. Note-se que apenas o Comandante do B/P era habilitado e o outro tripulante era inabilitado.

O representado Marcio Rodrigues permaneceu revel, por conseguinte, decorreram os efeitos da revelia quanto à matéria fática, com a presunção de veracidade dos fatos narrados na representação, não havendo provas ou argumentos nos autos que possam afastar a sua responsabilidade pelo evento em questão, eis que foi negligente ao não prover a embarcação com uma tripulação de segurança em conformidade com o CTS, suficiente e habilitada para conduzir o B/P por uma navegação que teria a duração em torno de 24h, de Santos até Navegantes, do qual deveria no mínimo contar a bordo, além do PEP Ivanilso, com um POP habilitado e um MOP também habilitado de acordo com NORMAM-13, anexo 2-A. Pelo contrário permitiu que a embarcação navegasse com um PEP e um tripulante não habilitado, expondo a risco a segurança da navegação, a incolumidades da embarcação, das vidas e fazendas de bordo, risco este que veio a se materializar com o naufrágio experimento pelo B/P.

Pelo exposto, deve-se considerar procedente a fundamentação da PEM, responsabilizando o PEP Ivanilso Darci Pereira e o arrendatário Marcio Rodrigues. Deve ser oficiado à CPSP, agente local da Autoridade Marítima, a infração ao RLESTA art. 13, inciso III (não dispor a bordo de todos os tripulantes exigidos conforme o CTS), cometida pelo arrendatário do B/P “SARANDI GRANDE”, Marcio Rodrigues.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente e fato da navegação: deriva, seguida de colisão com pedras, água aberta, emborcamento e naufrágio de barco de pesca em águas abrigadas na profundidade de 25 metros, sem danos pessoais e sem danos ao meio hídrico; b) quanto à causa determinante: falha na vigilância ao não ser percebido que o B/P garrou durante o fundeio, filame da amarração com comprimento incompatível com a profundidade do local

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 27.772/2013.....)

aliado à insuficiência do número de tripulantes e falta de habilitação de um deles a bordo; e  
c) decisão: julgar o acidente e fato da navegação previsto no art. 14, alínea a e art. 15, alínea e, da Lei nº 2.180/54, condenando Ivanilso Darci Pereira como decorrente de imperícia e negligência e Marcio Rodrigues, como decorrente de negligência, à pena de repreensão, de acordo com o art. 121, inciso I, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94 e ao pagamento das custas processuais.

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

Rio de Janeiro, RJ, em 28 de julho de 2015.

GERALDO DE ALMEIDA PADILHA  
Juiz-Relator

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

Rio de Janeiro, RJ, em 09 de setembro de 2015.

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