

B/M “ALÉM MAR II”. Naufrágio. Embarcação que se encontrava com uma banda para um dos bordos e com a linha d’água submersa antes de suspender para Fernando de Noronha, denotando excesso e má estivação da carga. Mudança de rumo provocada por uma guinada brusca do timão para o mesmo bordo que a carga pendia provocando o adernamento que levou ao naufrágio. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Tratam os autos do naufrágio de uma embarcação durante a travessia entre Natal, RN, e Fernando de Noronha, PE, ocorrido na noite de 04 de fevereiro de 2016, quando a embarcação estava a cerca de 11 milhas de distância do arquipélago, causando a perda total da embarcação e de sua carga, mas sem perdas humanas ou poluição.

A embarcação envolvida foi o barco de Carga Geral “ALÉM MAR II”, com 21,95m de comprimento, 6,1m de boca, 92 AB, casco construído em aço em 1970, mas atualizado em 2013, movida por um motor diesel de 375hp, com hélice e leme únicos, classificada para o transporte de carga em área de navegação de cabotagem, inscrita na CPRN sob a propriedade de Além Mar Empreendimentos e Negócios Ltda. Durante o IAFN foram apresentados os documentos da embarcação, todos em dia e se apurou, ademais, que a tripulação era qualificada, certificada e estava fisicamente apta para o serviço.

Durante o IAFN foram ouvidas oito pessoas e a Capitania fez sua perícia de forma indireta, baseada somente nos dados colhidos das testemunhas e dos documentos juntados, pois a embarcação não foi reflutuada. Apurou-se por essas provas que a embarcação largou de Natal no dia 03 de fevereiro de 2016 por volta das 14h30min com destino a Fernando de Noronha, levando a bordo seis tripulantes e uma carga de gêneros alimentícios estocada nos porões e convés que totalizava 63,9 toneladas e mais 5.000l de diesel em seu tanque de BB e 7.000l de água de lastro em seu tanque de BE, conforme lista de tripulantes de fl. 83, declaração de carga de fl. 89 e notas fiscais das mercadorias de fls. 90 a 198.

Por volta das 19h do dia 04 de fevereiro o comandante, MCB José Barbosa da Silva, passou o timão para o MOC Jeymisson Gomes Barbosa e foi descansar em seu camarote. Às 21h30min, depois de uma redução brusca na velocidade da embarcação, foi feita uma correção de rumo de 26° para bombordo, a embarcação adernou para boreste, emborcou e afundou nas coordenadas de latitude 03°57'33"S e 032°38'48"W, a 11,8 milhas náuticas de distância do arquipélago de Fernando de Noronha, em um local cuja profundidade chega a 2.200m.

O comandante acordou com a embarcação adernada e com água em seu camarote, de onde só conseguiu sair com a ajuda do MOC Jeymisson, que forçou a porta por fora. Quando deixou o camarote já encontrou o restante da tripulação na água segurando-se na borda da embarcação que naufragou em poucos minutos. A balsa de emergência foi acionada automaticamente e todos os tripulantes conseguiram subir nela, ficando à deriva até o dia seguinte, quando por volta do meio dia foram resgatados por uma lancha da própria empresa armadora e levados para Fernando de Noronha.

O Comandante da embarcação, MCB José Barbosa da Silva, foi ouvido três vezes, nos dias 11 e 19 de fevereiro e no dia 09 de março de 2016. Na primeira (fls. 10 e 11) se obteve de seu depoimento apenas o horário da partida de Natal com destino a Fernando de Noronha e a quantidade de carga embarcada, um pequeno relato dos instantes em que houve o acidente e como conseguiu sair do camarote com a ajuda do MOC Jeymisson, além de sua declaração de que a manutenção da embarcação era feita com frequência.

Na segunda oitiva (fls. 16 e 17) o Encarregado do IAFN o perguntou se a embarcação teria deixado o porto derrabada, ou seja, muito pesada pela popa, conforme constaria dos autos, obtendo uma resposta negativa do Sr. José Barbosa, que negou, ademais, haver carga em excesso por pressão da armadora, afirmando, inclusive, que já havia determinado o desembarque de mercadorias no porto em ocasiões anteriores. Afirmou também que no porto a linha de carga da embarcação somente seria vista de meia nau para proa, pois a embarcação estaria propositalmente adernada para enfrentar o mar com vento por boreste e que à medida que o diesel fosse sendo consumido a água era transferida de bordo para corrigir a banda.

Na terceira vez que o ouviu, o Encarregado do IAFN o confrontou com a informação obtida no depoimento do Gerente de Logística da armadora, Sr. Divino Marcelo de Lima, de que soubera em uma conversa informal que os timoneiros tinham o

hábito de amarrar o timão e se ausentar da cabine de comando por alguns minutos. O Sr. José Barbosa confirmou a informação e disse que já teria chamado a atenção do MOC Jeymisson Gomes Barbosa e do MAC João Batista Zacarias Fidelis por essa razão e que no dia do acidente o MOC Jeymisson teria amarrado o timão. Disse que repreendia os marinheiros e que eles atendiam a seu comando, mas voltavam a amarrar o timão assim que ele se ausentava da cabine. Por fim, disse que esse hábito de amarrar o timão pode ter sido determinante para o acidente, pois dessa forma a embarcação tende a sair do rumo e ao desamarrar o timão e com a manobra de corrigir o rumo, se esta for feita bruscamente, a embarcação pode adernar e emborcar.

Os dois marinheiros de serviço de quarto no momento do acidente, o MOC Jeymisson Gomes Barbosa (fls. 24 e 25) e o MAC Cláudio Rosendo da Cruz Filho (fls. 52 e 53), disseram em seus depoimentos que um navio havia sido avistado a cerca de 1 milha náutica de distância, reduziu-se a velocidade e mudou-se lentamente o rumo para que o navio passasse safo, mas que as marolas geradas teriam causado o adernamento da embarcação. Essa informação, porém, foi desmentida pelos dados de tráfego fornecidos pelo Comando de Controle do Tráfego Marítimo (fls. 254/260), que informou que num raio de 2 milhas náuticas ao redor do local do acidente não houve nenhuma movimentação de navios que pudesse ter contribuído para o acidente. O Sr. Cláudio afirmou, ademais, que a embarcação estaria derrabada e adernada para boreste ao deixar o porto e que a linha d'água somente seria visível de meia nau para a proa. Mesmo assim, segundo disse, achava que a quantidade de carga a bordo era normal.

O MAC João Batista Zacarias Fidelis foi ouvido duas vezes (fls. 32 e 33 e fl. 34), tendo afirmado no primeiro depoimento que a embarcação estaria muito pesada na popa e que o Sr. “Geraldinho” (Geraldo Alves da Silva) teria dito a ele que havia feito uma denúncia na Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte acerca do adernamento e do excesso de carga que havia observado. Na segunda oitiva respondeu a apenas uma questão, acerca de uma ameaça que teria sofrido do advogado da empresa armadora, segundo teria dito o CDM José Carlos de Oliveira em seu depoimento ao Encarregado do IAFN. O Sr. João Batista confirmou a ameaça e disse que isso ocorrera em razão de ter dito a verdade em seu depoimento, mas minimizou o acontecido, pois conversando com outras pessoas essas teriam dito que esse seria o dever do advogado.

O MAQ José Carlos de Oliveira, Chefe de Máquinas da embarcação, também foi ouvido duas vezes (18 de fevereiro - fls. 45 e 46 e 29 de março - fl. 47), tendo relatado

que ao largarem do porto a embarcação balançou um pouco, mas depois voltou ao normal e que nesse momento ouviu algum tripulante dizer que “se quisesse retornar ao porto aquele seria o momento”, mas que seguiram viagem. Na manhã do dia 04 de fevereiro a embarcação estaria adernada para boreste, mas com uma manobra de lastro voltou ao normal. No segundo depoimento, prestado espontaneamente perante o Encarregado do IAFN para retificar o depoimento anterior, o Sr. José Carlos disse que a embarcação largara o porto derrabada e adernada para boreste em razão de sobrecarga. Quando indagado o motivo de não ter apresentado tal informação antes, disse que o advogado da empresa teria ameaçado o Sr. João Batista Zacarias Fidelis.

Foi ouvido também o cozinheiro de bordo, João Paulo Góis Reis (fls. 37 e 38), que afirmou não ter notado nada de anormal na arrumação da carga antes de largar e lembrou que foi ajustada a banda da embarcação poucas milhas depois da saída do porto.

Além desses tripulantes foram ouvidos os Srs. Geraldo Alves da Silva e Divino Marcelo de Lima, o primeiro um ex-comandante da “ALÉM MAR II” e o segundo o Gerente de Logística da armadora e responsável pelo embarque, distribuição e peação da carga a bordo.

O Sr. Geraldo disse que fora o comandante dessa embarcação e que trabalhara na empresa armadora por 30 dias, tendo sido demitido por não concordar com o transporte de carga em excesso e que no final da tarde do dia 02 de fevereiro de 2016, véspera da embarcação suspender, teria passado com sua embarcação pelo porto de Natal onde a “ALÉM MAR II” estava sendo carregada e observou que esta já estava derrabada, com a linha d’água submersa com exceção da proa, em razão do excesso de carga a bordo e que, segundo sua experiência como comandante, teria a bordo aproximadamente 100 toneladas de carga, tratando-se de uma tragédia anunciada.

O Sr. Divino afirmou que é o Gerente de Logística da empresa Além Mar e atua como uma espécie de armador da “ALÉM MAR II”. Afirmou que a embarcação teria largado o porto com 63 toneladas de carga e 7 toneladas de água de lastro, totalizando 70 toneladas, e era apta a transportar até 72 toneladas de carga. Disse que todo material que vai para bordo é pesado e o peso correspondente seria levado ao manifesto de carga. Confirmou ter ouvido dos tripulantes que havia o hábito de se amarrar o timão e quando perguntou ao comandante por que ele não levou tal fato a seu conhecimento, ele teria respondido que não o fizera para não ter problema de relacionamento com a tripulação. Negou que a embarcação estivesse com a linha d’água

submersa, uma vez que a embarcação havia sido vistoriada por engenheiros da própria Marinha, que confirmaram que se poderia transportar até 70 toneladas e que não haveria espaço a bordo para levar 100 toneladas. Quando confrontado com as declarações do tripulante João Batista Zacarias e do ex-comandante da embarcação, Sr. Geraldo, afirmou que depois que o Sr. João Batista prestou depoimento na CPRN não mais retornou para a empresa e quando foi convocado por telegrama e através de seu irmão, que também trabalharia na empresa, compareceu munido de um atestado médico no qual constaria que estaria sofrendo de transtorno pós-traumático em razão do naufrágio e que não teria mais condições de trabalhar.

Os peritos da Capitania, ambos Inspetores Navais, sendo um CMG (RM1-T) e o outro Servidor Civil, afirmaram que a displicência da tripulação de serviço, permitindo que a embarcação desviasse 26° do seu rumo verdadeiro e a navegação da embarcação derrabada e com uma banda para boreste em função da má estivagem das cargas a bordo, associada ao consumo de óleo combustível e de água utilizada como lastro, elevando seu centro de gravidade, teriam contribuído para o naufrágio. E, assim, afirmaram que a causa determinante para o naufrágio seria a “a guinada para corrigir 26° do rumo da embarcação, após a redução de velocidade, nas condições de estabilidade comprometida em que a embarcação se encontrava”.

Na Ficha de Registro do Naufrágio (fls. 261/262), consta que as condições meteorológicas eram de vento no quadrante leste, com intensidade entre 7 e 10 nós e vagas de até 1,5m, com a afirmação de que esses fatores não influenciaram com o acidente (item 8, fl. 262).

Com base nessa prova o Encarregado do Inquérito afirmou em seu Relatório que a embarcação teria largado do porto em Natal derrabada, com uma banda para boreste e depois de navegarem cerca de dez milhas a banda teria se acentuado, tendo sido ajustada com a transferência da água de lastro para bombordo à medida que o diesel ia sendo consumido. Afirmou também que teria contribuído para o naufrágio a displicência do MOC Jeymison Gomes Barbosa, que permitiu que a embarcação desviasse 26° de seu rumo verdadeiro e, somado ao fato de a embarcação navegar derrabada e com uma banda para boreste em razão da má estivação da carga, associada ao consumo de óleo e da água de lastro que teriam elevado o centro de gravidade da embarcação, houve o emborcamento seguido do naufrágio e perda total da carga e da embarcação.

Apontou, assim, como possíveis responsáveis pelo naufrágio o Sr. Divino

Marcelo de Lima, gerente de logística da armadora e responsável pelo embarque da carga, que teria sido negligente e imprudente ao embarcar carga em excesso e distribuí-la pelos porões e convés sem um controle efetivo da quantidade embarcada; o Sr. José Barbosa da Silva, comandante, que teria sido imprudente ao empreender a viagem com a embarcação com sua estabilidade comprometida e o Sr. Jeymisson Gomes Barbosa, marinheiro de serviço no timão no momento do acidente, por ter agido com negligência e imprudência ao permitir que a embarcação desviasse de seu rumo e depois reduzir bruscamente a velocidade e fazer uma guinada para 26°, provocando o emborcamento que se seguiu com o naufrágio.

Os indiciados foram notificados e apresentaram defesa prévia por meio de advogados privados devidamente constituídos.

Divino Marcelo de Lima, em resumo, afirmou que não havia excesso de carga a bordo e que a afirmação de que ele teria permitido o embarque sem controle não se refletia no inventário de mercadorias transportadas, cuja descrição consta das notas fiscais juntadas aos autos. Destacou que não é permitida a entrada de nenhuma mercadoria desacompanhada de nota fiscal nas dependências do porto de Natal e que, assim, as notas juntadas aos autos refletiriam a quantidade exata embarcada. Afirmou também que não há nenhuma comprovação de que a embarcação tivesse largado derrabada e que tal afirmação contida na perícia teria base no depoimento de um antigo colaborador da empresa e desafeto da mesma. Afirmou, ademais, que por força de uma portaria do Comandante do 3º Distrito Naval, todas as embarcações que partem com destino ao arquipélago devem ser vistoriadas antes de largar e que assim teria sido feito pela Capitania no dia 03 de fevereiro antes de emitir o passe de saída, não tendo sido constatada nenhuma anormalidade que a impedisse de seguir viagem. Destacou que a embarcação já havia navegado cerca de 31 horas antes de emborcar e naufragar, ficando evidente, portanto, que isso se deveu não por causa da estivagem da carga, mas por erro no lastreamento ou na condução da mesma, ações que só podem ser atribuídas aos tripulantes e não a ele. Pediu que o inquérito fosse arquivado em relação a ele, mas que prosseguisse em relação aos demais indiciados.

Jeymisson Gomes Barbosa afirmou em sua defesa prévia que a embarcação apresentava precárias condições de manutenção antes de zarpar, além de excesso de carga, o que teria comprometido sua estabilidade. Disse que avisara ao comandante que o leme não respondia, tendo ele assumido o risco de seguir viagem mesmo assim e que

com a aproximação de uma embarcação de médio a grande porte por volta das 21h foi alterando o rumo lentamente para bombordo e a embarcação já não respondeu mais seu comando, inclinou-se para boreste e em seguida emborcou. Ressaltou sua qualidade de Pescador Profissional e, assim, a aplicação da Lei nº 9.605/98 que preveria como primeira sanção para crimes ambientais a advertência e a prestação de serviços de preservação, melhoria e recuperação do meio ambiente. Disse também que nessa condição de “pescador/moço” se justificaria a conversão da pena de multa em suspensão, nos termos da Lei nº 2.180/54. Nesse tópico afirma que “considerando a condição de pescador artesanal, os danos causados a terceiros em acidente de mergulho lhe são escusáveis, ante o desconhecimento da lei aplicada ao caso” (*sic*). Adiante afirma que a Autoridade Marítima teria sido negligente na inspeção da embarcação e na emissão dos documentos que a permitiram largar do porto e nesse tópico diz que “o compêndio de omissões da autoridade marítima foi determinante para o embarque e, por conseguinte, óbito do pescador em alto mar. Diante disso, busca-se a responsabilização do réu, pelos danos materiais e morais causados aos familiares da vítima” (*sic*). Encerra sua defesa afirmando a responsabilidade civil da União com base no art. 37, § 6º, da Constituição Federal e pede “a improcedência total da representação de responsabilidade, uma vez constatada sua condição de hipossuficiente e agindo sob o comando de um superior hierárquico e nem mesmo responsabilidade subsidiária pelo naufrágio, nos termos da Lei nº 2.180/54 em consonância com a Lei nº 9.605/98” (*sic*). Pede também para produzir provas e junta cópia de sua CIR e de sua ficha de associado na Federação de Pescadores do RN.

José Barbosa da Silva afirmou em sua defesa prévia que no momento do naufrágio estava em seu camarote e que tomou todas as ações para salvaguardar as vidas dos tripulantes seus subordinados logo depois do naufrágio, tendo assegurado sua sobrevivência até o resgate. Disse não haver nos autos nenhuma comprovação de que suas ações tenham colaborado para o naufrágio, que a embarcação navegou por muitas milhas náuticas sem que tivesse apresentado problemas de estabilidade e que os tripulantes não estavam preparados para um naufrágio iminente, pois não vestiam coletes salva vidas, tendo o acidente surpreendido a todos. Afirmou também que todos os procedimentos para despacho da embarcação foram feitos pela equipe da CPRN *in loco* e que nenhuma anormalidade tinha a embarcação, tanto que foi autorizada a seguir viagem. Encerra a defesa pedindo que o inquérito seja arquivado em relação a ele.

Os autos do IAFN foram enviados ao TM que os encaminhou à PEM, que ofereceu representação em face de José Barbosa da Silva, comandante da embarcação, de Jeymisson Gomes Barbosa, Moço de Convés de serviço no passadiço no momento do naufrágio e de Divino Marcelo de Lima, Gerente de Logística da armadora, com fulcro no art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54.

Depois de resumir os principais fatos narrados no IAFN, a PEM afirmou que o comandante José Barbosa da Silva fora imprudente ao permitir que a embarcação largasse com sua estabilidade comprometida devido ao excesso de carga; que o marinheiro Jeymisson Gomes Barbosa teria sido negligente e imprudente ao permitir o desvio de rumo da embarcação e em seguida dado uma guinada brusca e arriscada e reduzido a velocidade a fim de corrigir o rumo, mesmo ciente que a embarcação estava com sua estabilidade comprometida, causando o naufrágio; e que o Sr. Divino Marcelo de Lima, na qualidade de responsável pelo embarque de carga, teria sido negligente e imprudente no controle da quantidade de carga embarcada, permitindo que ficasse adernada, derrabada e com parte da linha de carga submersa, ensejando o naufrágio.

Pediu a condenação dos três representados nas penas da Lei e ao pagamento das custas processuais.

A representação foi recebida na Sessão Ordinária do dia 18 de maio de 2017. Os representados foram citados e apresentaram contestação tempestiva por meio de advogados próprios devidamente constituídos.

Divino Marcelo de Lima, gerente da armadora e responsável pelo embarque e José Barbosa da Silva, comandante da embarcação, apresentaram a mesma peça de defesa ricamente instruída com documentos.

Iniciam sua defesa com duas preliminares: na primeira afirmam que a inicial seria inepta, pois faltaria no texto a tipificação da conduta ilícita praticada, afirmando que, desse modo, teriam prejudicado o exercício de seu direito de defesa e do contraditório. Baseiam seus argumentos em julgados proferidos por juízos criminais e pedem a inépcia da inicial em decorrência de não haver a tipificação da conduta praticada por eles com relação ao art. 15, da LOTM.

Na segunda preliminar dizem que o processo seria nulo, pois não haveria meio de se comprovar que a embarcação teria largado o porto com excesso de carga, e, assim, inexistiria o fato da navegação. Nessa toada os representados afirmam que nos termos do art. 158 do Código de Processo Penal, crimes que não deixam vestígios tornam

nulos o procedimento criminal, conforme teria resolvido o TRF-3 em que teria absolvido um réu, uma vez que inexistiria nos autos o “corpo de delito” que comprovasse a materialidade de um crime tipificado como falsidade ideológica. Disseram também que há nos autos uma resposta do Porto de Natal informando à Capitania a impossibilidade de disponibilizar a gravação das imagens captadas por suas câmeras que comprovassem o excesso de carga e que apesar de outras câmeras terem captado as mesmas imagens, como as da ponte Newton Navarro, do Iate Clube de Natal e da própria Capitania dos Portos, sediada a menos de 500m do porto onde a carga foi embarcada, nenhuma dessas imagens teria sido solicitada pelo Encarregado do IAFN, impossibilitando a aferição do estado da embarcação ao deixar o porto. Destacaram que as informações que deram base para o resultado da perícia teriam sido obtidas do depoimento de testemunhas que tinham interesse pessoal no resultado do processo, pois estariam em conflito com a empresa. Destacam, também, que haviam sido juntadas aos autos as notas fiscais da carga embarcada, pois nenhuma carga pode entrar no porto sem nota, mas os peritos não teriam se preocupado em efetuar o somatório do peso das mercadorias. Desse modo, uma vez que os peritos teriam produzido seu laudo com base na sua própria opinião pessoal e não com base na verdade material, não poderiam comprovar a ocorrência do fato da navegação, sendo nula a perícia.

No mérito destacam que não teriam sido cinco das oito testemunhas que disseram que a embarcação teria saído do porto derrabada por excesso de carga, mas somente três delas e, destacam, ademais, que essas testemunhas não tinham a necessária isenção, uma vez que o Sr. Geraldo Alves da Silva seria réu em uma ação criminal movida contra ele em razão de uma tentativa de extorsão feita contra o gerente da empresa, e que teria sido demitido da empresa por seu comportamento desidioso e, ainda, que o Sr. José Carlos de Oliveira somente teria comparecido “espontaneamente” à CPRN para alterar o teor de seu primeiro depoimento pouco antes de promover uma ação trabalhista contra a armadora, cujo valor pretendido somava quase R\$ 1.800.000,00 (um milhão e oitocentos mil reais), mesma motivação que tinha o Sr. João Batista Zacarias Fidélis, cujo pedido em ação trabalhista contra a empresa armadora somaria mais de R\$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais), por haver pedidos cumulados de verbas trabalhistas, danos morais e de pensão vitalícia ao se declararem incapacitados para o trabalho em razão do trauma sofrido. Desse modo pretendiam induzir o Encarregado do IAFN a erro para produzirem uma prova oficial de grande valor que indicasse a responsabilidade da

empresa pelo naufrágio, criando artificialmente nexos causais entre o inexistente excesso de carga, o naufrágio e sua incapacitação para o trabalho.

Afirmam, ainda, que por força do Memorando nº 3, de 07 de abril de 2015, do Comando do 3º Distrito Naval, todas as embarcações que se destinam ao Arquipélago de Fernando de Noronha devem ser vistoriadas “in loco” antes de ser fornecido o Passe de Saída e assim teria sido feito pelo Sargento Roberto Alves de Almeida, em 03 de fevereiro de 2016, que não teria encontrado a embarcação derrabada nem adernada ou, de outro modo, não teria dado o Passe de Saída. Nesse sentido afirma a defesa, ainda, que a embarcação nessa condição não resistiria a 31 horas de navegação e por mais de 180 milhas náuticas em mar aberto.

Encerram dizendo que a embarcação e a carga se perderam e que foram indenizados todos os destinatários da carga com capital da própria empresa, pois não tinham seguro. Pedem para que as preliminares sejam acolhidas ou, caso ultrapassadas, que sejam absolvidos nos termos do art. 386, do Código Penal.

Juntaram além da procuração passada ao advogado que assina a defesa, cópias da ação penal movida em face do Sr. Geraldo Alves da Silva; do Memorando do Comando do 3º DN; do Passe de Saída e o Despacho da “ALÉM MAR II” na viagem que resultou no naufrágio; e das Reclamações Trabalhistas e das perícias médicas que instruem essas ações propostas pelos Srs. José Carlos de Oliveira e João Batista Zacarias. Juntam também quatro mídias em CD que conteriam as entrevistas feitas com os membros da tripulação logo em seguida ao acidente, mas desacompanhados da transcrição dos diálogos.

O segundo representado, O MOC Jeymisson Gomes Barbosa, repete os mesmos argumentos lançados na sua Defesa Prévia, ou, em resumo, que a embarcação apresentava precárias condições de manutenção e excesso de carga antes de largar; que avisara ao comandante que o leme não respondia, tendo ele assumido o risco de seguir viagem mesmo assim e que com a aproximação de uma embarcação de médio a grande porte por volta das 21h teria alterado o rumo lentamente para bombordo, mas a embarcação não respondeu seu comando, inclinou-se para boreste e em seguida emborcou. Ressaltou sua qualidade de Pescador Profissional e, assim, a aplicação da Lei nº 9.605/98, que prescreve penas de advertência e prestação de serviços de preservação, melhoria e recuperação do meio ambiente para crimes ambientais e ainda que “considerando a condição de pescador artesanal, os danos causados a terceiros em

acidente de mergulho lhe são escusáveis, ante o desconhecimento da lei aplicada ao caso” (*sic*). Afirmou que a Autoridade Marítima teria sido negligente na inspeção da embarcação e na emissão dos documentos que a permitiram largar do porto e que “o compendio de omissões da autoridade marítima foi determinante para o embarque e, por conseguinte, óbito do pescador em alto mar. Diante disso, busca-se a responsabilização do réu, pelos danos materiais e morais causados aos familiares da vítima” (*sic*). Encerra sua defesa afirmando a responsabilidade civil da União com base no art. 37, § 6º, da Constituição Federal e pede “a improcedência total da representação de responsabilidade, uma vez que constatada a sua condição de hipossuficiente e agindo sob o comando de um superior hierárquico, e nem mesmo responsabilidade subsidiária pelo naufrágio, nos termos da Lei nº 2.180/54 em consonância com a Lei nº 9.605/98” (*sic*) e, em caso contrário que se observe a proporcionalidade e razoabilidade e as atenuantes na aplicação da pena de advertência, nos termos do art. 70, da Lei nº 9.605/98 combinada com o art. 132, da Lei nº 2.180/54. Juntou apenas a procuração que passou ao advogado que assina a defesa e cópia de documentos pessoais.

Aberta a instrução nenhuma prova foi produzida.

Em alegações finais a PEM reportou-se à inicial, os Representados José Barbosa da Silva e Divino Marcelo de Lima juntaram cópia da contestação e de documentos que a instruem, acrescidos da sentença parcialmente procedente proferida nos autos da ação trabalhista movida pelo Sr. João Batista Zacarias Fidelis, na qual foram indeferidos os pedidos de indenização por danos morais em razão do acidente marítimo. O representado Jeymisson Gomes Barbosa não se manifestou.

É o Relatório.

Decide-se:

Antes de analisarmos o mérito do processo, deve-se julgar as duas preliminares contidas na defesa do primeiro e do terceiro representados, Srs. José Barbosa da Silva e Divino Marcelo de Lima.

A primeira preliminar afirma que a inicial seria inepta, por não conter a tipificação da conduta ilícita praticada pelos representados.

Não deve ser acolhida a preliminar. A conduta ilícita descrita na inicial pela PEM sobre o primeiro representado, o comandante da embarcação José Barbosa da Silva é que teria sido imprudente ao permitir que a embarcação largasse com sua estabilidade comprometida devido ao excesso de carga. E a conduta ilícita da qual é acusado o

terceiro representado, Sr. Divino Marcelo de Lima, responsável pelo embarque de carga, é que ele teria sido negligente e imprudente no controle da quantidade de carga embarcada, permitindo que ficasse adernada, derrabada e com parte da linha de carga submersa, ensejando o naufrágio. Com tais ações, segundo a peça acusatória, os dois representados teriam contribuído para o naufrágio, acidente da navegação constante do art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54 e, por isso, deveriam ser responsabilizados pelo acidente e ser a eles aplicadas as penas previstas na mesma Lei, cujo elenco consta do art. 121 e variam de repreensão a multa, passando por suspensão e até cassação do registro de armador e da habilitação do condutor.

Isso é o que contém na inicial e foi suficiente para que os representados apresentassem sua defesa, instruída com farta documentação, na qual aduzem primordialmente que a embarcação não teria deixado o porto com excesso de carga, nem com sua estabilidade comprometida, juntando provas a demonstrar que as testemunhas que fizeram tal afirmação não teriam a necessária isenção para que a prova fosse aproveitada.

Portanto, a inicial contém os elementos necessários para dar início ao procedimento administrativo perante o Tribunal Marítimo e, ademais, sua leitura permite que os representados opusessem defesa com perfeição, não se podendo falar em cerceio de defesa. Rejeita-se, assim, a preliminar de inépcia da inicial.

A segunda preliminar suscitada pela defesa do primeiro e do terceiro representados afirma que o procedimento seria nulo, pois faltariam elementos considerados como o “corpo de delito”, uma vez que a embarcação não pôde ser periciada, não haveria imagens das diversas câmeras ao redor que comprovassem que a embarcação teria deixado o porto com excesso de carga a bordo e a perícia feita apenas com base nos depoimentos de testemunhas não seria efetivamente uma perícia. Assim, segundo a defesa, não havendo “corpo” não haveria crime a punir.

O que os representados pretendem ver anulado por meio dessa preliminar é exatamente o mérito buscado no processo, ou seja, o que teria dado causa ao acidente da navegação. Para se alcançar essa resposta deverá o Colegiado da Corte Marítima se debruçar sobre as provas e valorá-las, levando em consideração, inclusive, as questões bem postas pela defesa acerca de como a perícia da Capitania dos Portos chegou às suas conclusões.

Desse modo, por se confundir com o mérito, deve a preliminar ser igualmente

rejeitada.

Na defesa de mérito, o primeiro e o terceiro representados afirmaram que as testemunhas que disseram que a embarcação deixou o porto derrabada, com a linha d'água submersa de meia nau para a popa e adernada não tinham a isenção esperada para um bom testemunho, uma vez que teriam interesse no resultado do IAFN para instruir suas ações trabalhistas ou tinham inimizade pela empresa, fazendo prova nesse sentido.

Tem certa razão a defesa e devem ser desconsiderados os testemunhos prestados pelos Srs. Geraldo Alves da Silva, ex-comandante da embarcação que foi empregado da empresa por apenas 30 dias e em seu depoimento perante à CPRN disse que do alto de sua experiência, a “ALÉM MAR II” teria a bordo seguramente 100 toneladas de carga, o que é inverossímil e demonstra seu intuito de prejudicar a busca pela verdade real e de induzir a erro o encarregado do IAFN e prejudicar a armadora; José Carlos de Oliveira, que voltou espontaneamente à CPRN para modificar seu depoimento anterior, acrescentando nesse segundo que a embarcação estaria sobrecarregada e instável ao deixar o porto e que o naufrágio seria de responsabilidade da armadora e, em seguida, moveu ação trabalhista com o intuito de vê-la condenada a pagar-lhe quase R\$ 1.800.000,00 (um milhão e oitocentos mil reais) entre verbas trabalhistas, indenização por danos morais e pensão vitalícia, pois não mais poderia trabalhar em razão do trauma sofrido; e João Batista Zacarias Fidelis, que, igualmente, afirmou que teria sido ameaçado pelo advogado da empresa por dizer a verdade e demonstrou em seguida interesse no resultado do IAFN ao propor ação trabalhista com argumentos semelhantes ao do Sr. José Carlos, mas com valores menores (R\$ 410.360,31), dado o fato de que sua relação trabalhista tinha menor duração que daquele outro.

Desconsideram-se, desse modo, esses três testemunhos, uma vez que foram prestados por pessoas que tinham interesse em induzir o resultado do IAFN para satisfação de interesses particulares, conforme ficou provado pela defesa.

Não obstante, ao contrário do que disse a defesa, há nos autos o testemunho de outras pessoas, prestados de forma idônea, que comprovam que a embarcação teria de fato deixado o porto com uma banda para um dos bordos, a começar pelo depoimento do próprio comandante, primeiro representado. No segundo depoimento prestado por ele foi perguntado (fl. 16): “consta que a embarcação estava ligeiramente adernada por boreste no porto, o senhor confirma?” E ele respondeu: “sim, considerando que durante a viagem

a ação do vento incide por boreste e à medida que a viagem vai se desenvolvendo o comandante determina que seja drenada a água do tanque de boreste para equilibrar a embarcação”.

Confirmou que a embarcação tinha problemas de estabilidade ao deixar o porto o cozinheiro de bordo, Sr. João Paulo Gois Reis, que em seu depoimento disse que “não observou qualquer problema anormal na arrumação da carga, bem como de adernamento da embarcação quando ela ainda estava no porto de Natal, entretanto, quando a embarcação estava navegando a 10 milhas náuticas do Porto de Natal, observou que ela adernou para bombordo, mas depois de algum tempo voltou à posição normal”.

No mesmo sentido declarou o marinheiro auxiliar de máquinas que estava de serviço no momento do acidente, Sr. Cláudio Rosendo da Cruz Filho, que afirmou em seu depoimento (fl. 52) que “a embarcação “ALÉM MAR II” estava no Porto de Natal carregando no dia 03/02/2016, tendo observado que a embarcação estava derrabada, ou seja, pesada na popa e adernada para boreste. Que embora a embarcação estando pesada, achava que estava dentro da normalidade, inclusive considera que a carga do tijupá estava também dentro da normalidade e que ainda no porto observou que a linha de carga no costado da embarcação somente era vista do meio da embarcação para a proa”.

Finalmente, o terceiro representado, que se apresentou para o encarregado do IAFN como Gerente de Logística da empresa armadora e que atua como “uma espécie de armador” (fl. 58), afirmou que foi o responsável pelo embarque da carga, supervisionando o embarque do material, bem como sua distribuição pelos porões e com conveses, inclusive conferindo a peçação. Segundo seu depoimento todo o material recebido a bordo foi pesado antes do embarque e depois lançou-se o peso correspondente no manifesto de carga, onde consta que haveria a bordo 63 toneladas de carga e 7 toneladas de água de lastro, totalizando 70 toneladas para uma embarcação com capacidade para transportar 72 toneladas. Nada há em seu depoimento que conduza ao entendimento de que haveria excesso de carga ou problemas de estabilidade, mas é o único de todos os depoimentos tomados que não nos leva a tal dedução.

Há nos depoimentos tomados pelo encarregado do IAFN, portanto, relatos coincidentes no sentido de que a embarcação tinha problemas de estabilidade desde sua saída do porto até o momento do emborcamento. Para os peritos da CPRN foi desnecessária a análise das imagens de câmeras localizadas no porto e em outros pontos, como queria a defesa do primeiro e do terceiro representados, para comprovar os sinais

de que a embarcação teria largado com problemas de estabilidade, pois outras provas confirmaram esse fato, e com base nessas informações e demais provas documentais carreadas aos autos conseguiram concluir que a mudança brusca para bombordo somada à banda que a embarcação tinha para boreste foram as causas do emborcamento que antecedeu o naufrágio.

Desse modo, com base nos depoimentos tomados durante o IAFN por tripulantes que estavam a bordo e não deram motivo para terem seus relatos impugnados pelos representados, tem-se que de fato a embarcação largou de Natal com uma banda para boreste e com parte de sua linha d'água submersa, sinalizando que haveria a bordo mais carga que sua capacidade, o que comprometia sua estabilidade.

Há prova nos autos, portanto, que confirmam a acusação feita ao MCB José Barbosa da Silva, primeiro representado, que teria deixado o porto rumo a Fernando de Noronha com a estabilidade da embarcação sob seu comando comprometida pelo excesso de carga embarcada. Há, igualmente, elementos de prova que confirmam que o Gerente de Logística da armadora, Sr. Divino Marcelo de Lima, terceiro representado, teria falhado no controle da quantidade de carga embarcada, permitindo que embarcação deixasse o porto adernada, derrabada e com parte da linha de carga submersa.

Tais fatores, quando somados à ação do segundo representado, ensejaram no naufrágio e por esse motivo devem ser responsabilizados pelo acidente da navegação.

O segundo representado, o Marinheiro Auxiliar de Convés que estava conduzindo a embarcação quando essa emborcou, Jeymisson Gomes Barbosa, foi acusado de negligência e imprudência por ter deixado a embarcação desviar-se de seu rumo e em seguida ter reduzido a velocidade e guinado brusca e arriscadamente, mesmo ciente que a embarcação estava com sua estabilidade comprometida, causando o naufrágio. Durante sua oitiva não lhe perguntaram se havia excesso de carga a bordo ou se a embarcação estava navegando adernada ou derrabada, mas relatou em sua defesa prévia e depois na sua contestação que ao largarem a embarcação já apresentava precárias condições e excesso de carga que implicavam em uma navegação instável e, ainda, que teria comunicado ao comandante que o leme não respondia a contento. Em outras palavras, era de seu conhecimento que a embarcação estava instável e tinha problemas de manobrabilidade. Ao tentar ajustar o rumo da viagem acabou por provocar o adernamento, poucas horas depois de ter assumido o timão.

É, portanto, corresponsável pelo acidente, pois foi responsável pela manobra

que levou ao emborcamento, ao guinar para o bordo oposto da banda que a embarcação tinha desde o porto, conforme relatado na sua defesa prévia e na sua contestação. Porém, seu grau de responsabilidade é menor que a dos outros dois representados, pois se a embarcação não estivesse com a estabilidade comprometida nenhuma curva que fizesse, por mais brusca que fosse, resultaria no emborcamento que antecedeu o naufrágio.

Desse modo, o acidente da navegação que nesses autos se caracterizou pelo naufrágio de uma embarcação de carga ao largo do arquipélago de Fernando de Noronha e que teve por consequências a perda total da embarcação e de sua carga, sem notícia de poluição e sem ter causado a perda de vidas humanas. A causa determinante foi o excesso de carga má estivada, que deixou a embarcação instável com banda para boreste, somado a uma mudança brusca de rumo para bombordo, que provocou o adernamento até o ponto que não permitiu à embarcação voltar a se estabilizar, levando-a ao naufrágio.

Deve a representação ser julgada procedente, para responsabilizar os três representados pelo acidente da navegação, devendo na aplicação da pena levar em consideração que o primeiro e o terceiro representados tinham a obrigação de bem preparar a embarcação para a viagem e ao negligenciarem esse dever e navegarem imprudentemente com a embarcação naquelas condições tiveram 40% cada um na culpa pelo acidente e o segundo representado, que assumiu o timão poucas horas antes do acidente e provocou o emborcamento ao fazer uma alteração brusca de rumo, teve 20% da culpa pelo acidente.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: naufrágio de embarcação cargueira, com perda total da embarcação e da carga nela embarcada, sem notícia de poluição e sem perda de vidas humanas; b) quanto à causa determinante: falha na estivagem da carga, embarcada em excesso, deixando a embarcação derrabada, com uma banda para boreste e com parte da linha d'água submersa, somada a uma brusca alteração de rumo para bombordo; e c) decisão: rejeitar as preliminares contidas na defesa conjunta de Divino Marcelo de Lima e de José Barbosa da Silva e, no mérito, julgar o acidente da navegação constante do art. 14, alínea "a", como decorrente da imprudência do primeiro representado, o comandante da embarcação MCB José Barbosa da Silva, por largar com a embarcação com estabilidade visivelmente comprometida, aplicando-lhe pena de suspensão por 60 (sessenta dias) dias e multa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais);

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 30.888/2016.....)

também decorrente da negligência e imprudência do terceiro representado, Sr. Divino Marcelo de Lima, responsável pelo embarque, estivagem e peaço da carga, por ter efetuado o carregamento sem o cuidado necessário provocando a instabilidade na embarcação que levou ao naufrágio, cominando-lhe pena de multa no valor de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais) e, por fim, também decorrente da imperícia do segundo representado, o MAC Jeymisson Gomes Barbosa, por ter alterado bruscamente o rumo da embarcação para o bordo oposto ao da banda em que se encontrava a embarcação, cominando-lhe pena de suspensão por 15 dias e multa no valor de 250,00 (duzentos e cinquenta reais), todas as penas com fulcro no art. 121, incisos, II e VII, c/c art. 124, incisos I, III, IV e IX e § 1º, todos artigos da Lei nº 2.180/54. Custas processuais divididas na proporção de 40% pelo primeiro representado, 20% pelo segundo representado e 40% pelo terceiro representado.

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

Rio de Janeiro, RJ, em 22 de agosto de 2019.

NELSON CAVALCANTE E SILVA FILHO
Juiz Relator

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

Rio de Janeiro, RJ, em 04 de dezembro de 2019.

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente
PEDRO COSTA MENEZES JUNIOR
Capitão-Tenente (T)
Diretor da Divisão Judiciária

AUTENTICADO DIGITALMENTE