

Embarcação “EKOS NORONHA”. Naufrágio com perda total da embarcação. Proximidades do baixio de Olinda, PE, Carta Náutica 902/DHN. Inobservância dos avisos de mau tempo. Condenação.

Lidos, relatados e discutidos os autos.

No dia 12/09/17, cerca das 19h40min, no Farol de Olinda – Recife, ocorreu o naufrágio do E/M “EKOS NORONHA”, com danos materiais.

No inquérito, realizado pela Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE), foram ouvidas 7 testemunhas, realizado laudo pericial e juntada a documentação de praxe.

Consta nos autos, que no dia 12 de setembro de 2017, às 18h05min, a embarcação “EKOS NORONHA” desatracou do Porto do Recife - PE com destino ao Arquipélago de Fernando de Noronha - AFN. Ocorre que após 20min de navegação, ocorreu um problema na correia da bomba hidráulica do leme, que se encontrava folgada.

Ato contínuo, o chefe de máquinas ROSIVALDO JOSÉ DOS SANTOS BARBOSA solicitou ao comandante DAVID ALBUQUERQUE RÊGO JUNIOR que a embarcação retornasse ao porto. Em seguida, chegando ao porto, a embarcação atracou a contrabordo de outra chamada “HARMONIA” para a manutenção da correia. Então, concluída a substituição da mesma, a embarcação desatracou e retomou a viagem ao arquipélago de Fernando de Noronha no sentido saída da barra, tomou o rumo 051° após a boia baixio de Olinda, NRORD 1276.

Sucedendo que depois de 30 min de navegação, a embarcação foi atingida por uma onda com mais de três metros de altura por boreste, inclinando-a entre 40° a 45°. Foi dada ordem para que as máquinas fossem paradas, a fim de que a embarcação voltasse à condição de estabilidade, o que não aconteceu. Em seguida, a embarcação foi atingida por mais duas fortes ondas, fazendo com que adernasse para bombordo.

O contramestre de serviço, JOSÉ FERREIRA DE LIMA, conseguiu se aproximar do rádio VHF e solicitou ajuda nos canais 16, 13 e 10. Em seguida abandonou o passadiço, saindo pela porta a boreste devido à entrada de água e por estar na altura da cintura.

Nesse momento, o tripulante SILVIO SANTOS PEREIRA tentava entrar em contato via telefone móvel (celular) com sua esposa, solicitando que ela entrasse em

contato com a Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE) para informar o naufrágio e pedir socorro. Após tomar conhecimento do ocorrido, a Equipe de SAR da CPPE foi acionada e iniciaram as buscas aos náufragos, bem como o Corpo de Bombeiros e o SALVAMAR NORDESTE.

Durante o naufrágio, o comandante tentou liberar a balsa salva-vidas manualmente. Vendo que o fato seria iminente, determinou o abandono da embarcação. Em mais uma tentativa, o comandante e o marinheiro MUCIO RAMOS SILVA DE MOURA retiraram o pino de liberação da balsa. Contudo, como a embarcação começou a submergir rapidamente, abandonaram a faina.

Consoante o Laudo, os tripulantes ficaram agrupados nas duas boias salva-vidas, passando depois a se apoiarem em paletes que emergiram. Desse modo, entre 23h30min do dia doze de setembro e 1h30min do dia treze de setembro, conseguiram chegar à Praia de Casa Caiada, em frente ao Edf. Estação das Paineiras. Por conseguinte, após os primeiros socorros prestados pelo Corpo de Bombeiros, os sobreviventes foram liberados e apenas dois foram conduzidos para o Hospital Naval do Recife para tratar das escoriações.

Vale registrar que o acidente acarretou perda total da carga e da embarcação, os tripulantes tiveram todos os seus pertences e documentos pessoais extraviados. O senhor JOSÉ FERREIRA DE LIMA, Contramestre da embarcação, bem como o senhor MUCIO RAMOS SILVA DE MOURA tiveram escoriações em função do choque com as pedras de contenção na praia de Casa Caiada.

De acordo com o Manifesto de Carga, folha 21, informado para partida prevista em 12SET2017, ficou constatado que a carga embarcada, totalizada 57,2t, estava dentro da margem informada nas especificações estabelecidas no Memorial Descritivo Final da embarcação, visto que a soma do peso dos líquidos consumíveis a bordo (água doce, óleo diesel e óleo lubrificante) totalizam 42,4t. Desse modo, restam 18,7t para atingir o limite do TPB.

Importante ressaltar que o Centro de Hidrografia da Marinha - CHM - emitiu, para o dia do naufrágio, o **aviso de mau tempo**, às fls. 192/194, para a área FOXTROT (de Salvador até Natal). A área citada estava com pancadas isoladas ao sul de 09S, vento 7/8 com rajadas, ondas de SE/E 3.0/4.0 com ressaca SE/E 2.5/3.0, visibilidade moderada durante as pancadas. Ocorre que restou demonstrado nos autos que o comandante da embarcação, tampouco os tripulantes, tinham conhecimento do aviso de mau tempo emitido pelo CHM.

Ainda conforme a perícia, a tripulação estava de acordo com o previsto no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS); a carga a bordo estava devidamente peada;

não foram detectadas avarias que pudessem contribuir para o naufrágio; no início da viagem ocorreu uma avaria na correia da bomba hidráulica do leme, mas a embarcação voltou ao Porto do Recife, realizou a substituição da correia da bomba e suspendeu novamente, continuando a viagem sem problemas aparentes.

Nesse sentido, os peritos concluíram que o fator operacional contribuiu para o naufrágio, visto que o armador e o comandante da embarcação não verificaram o aviso de mau tempo emitido pelo CHM antes de partir em viagem a fim de planejar a melhor estratégia de navegação, aguardar a melhora das condições climáticas ou mesmo abortar a viagem, ou seja, o comandante não utilizou as técnicas de navegação adequadas em condições adversas.

A perícia destacou, ainda, para a infração cometida pelo comandante e pela empresa proprietária com base na NORMAM-28/DHN:

Capítulo 4 - ROTINA DE NAVEGAÇÃO, Seção II - DIÁRIO DE NAVEGAÇÃO - 0406. Obrigatoriedade e conteúdo, além do ANEXO B: DIRETRIZES E RECOMENDAÇÕES PARA A ELABORAÇÃO DE ROTINA DIÁRIA DE NAVEGAÇÃO - 1 - Antes do Início da Travessia:

“O período em que antecede uma travessia é o período de planejamento da viagem. Nele devem ser realizados:

- Verificação da disponibilidade das cartas e publicações náuticas necessárias;

- Atualização das cartas e publicações náuticas previstas a serem utilizadas;

*- Conferência dos ‘Datum’ das cartas náuticas e obtenção dos valores de conversão de Datum tendo como referência o WGS-84; - **Obtenção das informações meteorológicas para o período e trajeto da travessia;***

- Verificação da funcionalidade dos equipamentos previstos na dotação desta Norma;

- Reparos indicados pelas verificações;

- Elaboração do planejamento da viagem: relação das cartas náuticas a serem utilizadas, traçado da derrota nas cartas de maior escala: identificação dos pontos de guinada e pontos relevantes relacionados à operação da embarcação, com Latitude e Longitude, bem como as suas alterações ao longo das estações do ano, para cada porto a ser visitado”.

Nessa linha de raciocínio, o Encarregado, frisou que o Comandante não utilizou os meios de consulta de previsão do tempo disponíveis para comunidade marítima, dentre eles o site do CHN.

Dessa forma, o Encarregado concluiu que a viagem foi iniciada sem consulta

das condições meteorológicas, ou seja, houve falha no planejamento da viagem por parte do Comandante da embarcação e deficiência de gerenciamento da Empresa. Caso contrário, a saída da embarcação poderia ter sido postergada. Assim, apontou o Sr. DAVID DE ALBUQUERQUE RÊGO JUNIOR, Comandante da embarcação, e a empresa proprietária EXPRESSO NORONHA TRANSPORTE E SERVIÇO LTDA. como responsáveis pelo naufrágio por negligência e imprudência na condução da embarcação e no gerenciamento da mesma.

A PEM ofereceu representação em face dos indiciados, com fulcro no art. 14, “a” da LOTM.

Citados, os representados foram regularmente defendidos.

A defesa alega que é incontroverso que a Capitania dos Portos de Pernambuco, no ato de inspeção e emissão do Passe de Saída, não fez qualquer objeção, ressalva ou observação sobre as condições climáticas. Simplesmente liberou a saída da embarcação para suspender com destino ao arquipélago de Fernando de Noronha.

Ora, haja vista o seu dever legal de zelar pela segurança da navegação, caso entendesse que as condições climáticas impossibilitavam uma navegação segura, a Capitania dos Portos deveria ter negado o Passe de Saída à embarcação “EKOS NORONHA” até a retirada do aviso de mau tempo, impedindo a saída da embarcação nos termos do item 0212, I, da NORMAM-08/DPC e do art. 16, inciso II, da LESTA - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei nº 9.537/1997), este último abaixo transcrito.

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

(...)

*II - apreensão, retirada do tráfego ou **impedimento da saída de embarcação:***

(...)

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

(grifos acrescidos).

Tendo em vista a liberação de saída a despeito do conhecimento do mau tempo pela Autoridade Marítima, não se pode, tão somente após a ocorrência do acidente, concluir pela negligência do Comandante. Tal conclusão vai de encontro à decisão anterior da Autoridade de emitir o Passe de Saída após a vistoria da embarcação, quando ela mesma relevou o aviso de mau tempo emitido pelo CHM ao emitir o Passe de Saída.

Então, concluir pela existência de infração por parte do comandante da

embarcação configura inaceitável afronta à segurança jurídica que rege o ordenamento jurídico pátrio. Afinal, **é inaceitável a punição do administrado, seja ela qual for, por uma ação anteriormente autorizada pela Administração Pública.**

In casu, não se pode atribuir negligência e/ou responsabilizar o Comandante representado pela viagem “sem conhecimento das condições meteorológicas” quando a própria Autoridade Marítima emitiu o Passe de Saída, ou seja, autorizou a embarcação a suspender e seguir viagem com destino ao arquipélago de Fernando de Noronha.

Afinal, a partir do momento em que a Capitania dos Portos concede o Passe de Saída, esta atesta que há condições seguras de navegabilidade e, por conseguinte, quebra qualquer resquício de nexo causal que possa se interpretar da conduta do comandante em suspender e seguir viagem. Por conseguinte, **conclusão inafastável é a exclusão da responsabilidade do representado**, o qual tão somente *zarpou* por haver autorização da Autoridade Marítima competente.

Isto posto, caso se entenda pela existência de negligência no caso em tela, é certo que o sujeito que dela incorreu fora a própria Capitania dos Portos de Pernambuco, não o representado. Isso porque a própria Autoridade Marítima competente ignorou o aviso de mau tempo e não cumpriu o seu dever zelar pela segurança da navegação, liberando a saída da embarcação “EKOS NORONHA” quando poderia ter impedido com fulcro no item 0212, I, da NORMAM-08/DPC e no art. 16, inciso II, da LESTA.

2.2. DA AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DO REPRESENTADO. DA OCORRÊNCIA DE CASO FORTUITO.

Neste ponto, faz-se mister ressaltar que o naufrágio da embarcação “EKOS NORONHA” foi ocasionado, direta e inequivocamente, pelo impacto de ondas de grande porte por boreste da embarcação, as quais fizeram com que ela adernasse a cerca de 45° e, posteriormente, tombasse a bombordo.

O próprio Relatório de IAFN comprova tais fatos, vez que atesta o mau tempo no momento do acidente e a sequência dos fatos que ensejaram o naufrágio.

Logo, é certo que a causa determinante para o naufrágio não foram as supostas negligências do comandante da embarcação, conforme apontado pela Capitania dos Portos de Pernambuco. Muito pelo contrário. **A causa determinante do naufrágio da “EKOS NORONHA” foi a fortuna do mar.** A condição de tempo adversa, causadora direta dos ventos e ondas no momento do acidente ensejaram o naufrágio. Afinal, é certo que, em caso de condições climáticas e de mar normais/favoráveis, a embarcação não teria acontecido.

Há de se concluir, então, que se está diante de um caso fortuito, vez que não haveria atitude do representado capaz de evitar o acidente ante a fortuna do mar à qual

fora submetida a “EKOS NORONHA”. Logo, não há como encontrar ou indiciar supostos responsáveis pelo acidente, devendo a representação da PEM ser julgada improcedente, exculpando-se o representado e arquivando-se o presente processo.

Na instrução nenhuma prova foi produzida.

Em alegações finais, manifestaram-se as partes.

É o relatório.

De tudo o que consta nos presentes Autos, temos que a embarcação era classificada para o transporte de carga e realizava o trajeto Recife – Fernando de Noronha, o que demandaria a adoção de cautelas adicionais, em especial o conhecimento sobre a previsão meteorológica.

Ocorre que, de acordo com o Laudo Pericial, nem o Comandante da embarcação e nem os seus Tripulantes tomaram conhecimento do aviso de mau tempo de vento forte e de mar grosso, válido para as proximidades da região de interesse (fls. 192/193).

Os Peritos descreveram que o fato da embarcação ter regressado ao porto com avaria de máquinas não foi informado à CPPE. Além disto, o Comandante e a Empresa iniciaram a viagem sem o conhecimento das condições meteorológicas (fl. 208).

Segundo a análise do Encarregado do IAFN a intensidade (altura) da onda que atingiu a embarcação era correspondente a do Aviso 960/2017 (fl. 193).

O Encarregado também pontuou que, segundo relatos, houve determinação do Comandante de guinar para boreste e colocar os motores em ponto morto. Tal condição deixou a embarcação mais vulnerável ao estado do mar (fl. 293).

Diante da inclinação acentuada, houve indício de deslocamento da carga após ser atingida pela primeira onda e pode ter ocorrido deficiência de fechamento dos acessórios, pois houve embarque de água na Praça de Máquinas.

Entre as razões apresentadas pela Defesa, consta a tentativa de responsabilizar a CPPE por ter emitido o Passe de Saída e de ter inspecionado a embarcação, além de entender pela ocorrência de caso fortuito.

Entendo que não assiste razão à Defesa, pois o Passe de Saída faz parte do processo de despacho documental da embarcação. Além disto, a embarcação voltou ao porto com uma avaria, que não foi comunicada à CPPE, e novamente se fez ao mar.

Julgo ainda que é dever de todo Comandante tomar conhecimento prévio das condições meteorológicas da área onde vai navegar e delas se acautelar.

Diante do exposto, devem ser acolhidas integralmente a fundamentação da D. Procuradoria para responsabilizar o Representado por sua imprudência e negligência ao não observar o aviso de mau tempo, sendo esta a causa determinante do acidente.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por maioria, nos termos do voto do Sr. Juiz Revisor, Juiz Attila Halan Coury. a) Quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: naufrágio da embarcação “EKOS NORONHA”, com perda total da carga e da embarcação; b) Quanto à causa determinante: inobservância dos avisos de mau tempo e ressaca emitidos pelo CHM; e c) Decisão: por maioria, nos termos do voto do Sr. Juiz Revisor, Juiz Attila Halan Coury, julgar o acidente da navegação, capitulado no art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54, como decorrente da negligência e imprudência do representado, condenando-o à pena de repreensão e multa de 300 (trezentas) UFIR, com fundamento no art. 121, incisos I e VII, da mesma Lei. Custas na forma da Lei, no que foi acompanhado pelos Srs. Juízes Júlio César Silva Neves, Fernando Alves Ladeiras e Maria Cristina de Oliveira Padilha. Em voto divergente, o Sr. Juiz Relator, Juiz Marcelo David Gonçalves, julgava o acidente da navegação, como decorrente de força maior, exculpando o representado, sendo vencido.

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

Rio de Janeiro, RJ, em 25 de agosto de 2022.

ATTILA HALAN COURY
Juiz Prolator

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

Rio de Janeiro, RJ, em 23 de setembro de 2022.

RALPH DIAS DA SILVEIRA COSTA
Vice-Almirante
Juiz-Presidente
PEDRO COSTA MENEZES JUNIOR
Capitão-Tenente (T)
Encarregado da Divisão Judiciária

AUTENTICADO DIGITALMENTE