

Comboios E/M “JEAN FILHO LXII” com balsas e E/M “BERTOLINI XCII” com balsas. Abalroação. Deficiência de vigilância. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos:

No dia 27 de maio de 2011, cerca de 03h40min, na baía de Marajó, PA ocorreu a abalroação entre os comboios formados pelo E/M “JEAN FILHO LXII” e balsas “GIOVANNA II”, “GIOVANNA IV” e “JEANY SARON V” e E/M “BERTOLINI XCII” com balsa “BERTOLINI CXLVII”, com danos materiais.

No inquérito realizado pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental foram ouvidas quatro testemunhas e realizado laudo pericial e juntada a documentação de praxe.

Rosiberto dos Santos Andrade, Piloto Fluvial, declarou o seguinte: que estava armado a bordo do E/M “BERTOLINI XCII”, exercendo as funções de Comandante; que estava embarcado no E/M “BERTOLINI XCII” a cerca de 15 (quinze) dias, porém trabalha na Empresa Bertolini há um ano; que as embarcações que faziam parte do comboio tratava-se do E/M “BERTOLINI XCII” com a Balsa “BERTOLINI CXLVII” e estavam despachadas; que no momento em que ocorreu o abalroamento estava repousando no camarote; que quem estava no comando pilotando o E/M “BERTOLINI XCII” era o MFC Elligton; que o MFL Amailson também estava no passadiço do E/M “BERTOLINI XCII” no momento da ocorrência; que o E/M “BERTOLINI XCII” vinha atrelado à popa da Balsa “BERTOLINI CXLVII”; que os comandos para parar e/ou mudar a marcha do motor no E/M “BERTOLINI XCII” é feito através de serviço no passadiço; que não sabe informar se ouviu algum apito de buzina de outra embarcação que estivesse se aproximando; que a largura do trecho onde ocorreu esse acidente é de cerca de 6 (seis) milhas; que no local onde ocorreu o acidente é balizado e cartografado; que o E/M “BERTOLINI XCII” com a Balsa “BERTOLINI CXLVII” navegava pela margem esquerda, subindo o rio pela baía de Marajó; que o acidente ocorreu às 03h40min do dia 27 de maio de 2011 na baía de Marajó próximo ao porto de Vila do Conde, não sabendo informar as coordenadas geográficas; que o comboio formado pelo E/M “BERTOLINI XCII” com a Balsa “BERTOLINI CXLVII” saiu do porto da Empresa Bertolini, na orla fluvial de Belém-PA cerca de 1h do dia 27 de maio de 2011; que estava no comando; que estava transportando carretas com destino à cidade de Manaus - AM; que cerca de 03h40min do mesmo dia o comboio navegava na baía de Marajó, nas proximidades do porto de Vila do Conde, quando acordou com o barulho causado pela redução do motor propulsor; que subiu imediatamente para o passadiço, avistou o comboio da Empresa J. F. Oliveira navegação Ltda. passando e esbarrando no costado de bombordo da Balsa “BERTOLINI CXLVII”; que o depoente assumiu o timão do E/M, manteve o comboio parado sob máquinas, fez contato via rádio VHF com o comboio da Empresa J. F. Oliveira Navegação

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 27.696/2012.....)

=====  
Ltda., recebendo a informação que tratava-se do comboio formado pelo E/M “JEAN FILHO LXII” com as Balsas “GIOVANNA II”, “GIOVANNA IV” e “JEANY SARON V”; que o comboio da empresa J. F. Oliveira Navegação Ltda. seguiu viagem; que fez uma inspeção na Balsa “BERTOLINI CXLVII”, verificou que havia avariado a borda falsa da balsa e duas carretas, verificou que não havia carga exposta, em seguida comunicou o acidente à Empresa e seguiu viagem, chegando à Manaus, AM no período da manhã do dia 1º de junho de 2011; que na Balsa “BERTOLINI CXLVII” havia avariado a borda falsa; que não sabe informar se fez chamadas no VHF antes do abalroamento e se recebeu alguma resposta; que a luz de boreste da balsa do comboio da Empresa J. F. Oliveira Navegação Ltda estava apagada, as demais luzes estavam acesas; que não sabe informar se o E/M “BERTOLINI XCII” emitiu algum sinal de apito ou buzina antes do acidente em questão; que não tem conhecimento se no local do acidente tem algum obstáculo de fundo que dificulte a navegação; que foi confeccionado o competente manifesto de carga para aquela viagem; que acredita que a carga que estava sendo transportada no convés da Balsa “BERTOLINI CXLVII”, estava coberta por algum tipo de seguro; que não houve vítimas; que na Balsa “BERTOLINI CXLVII” foi avariada a borda falsa; que os danos causados à carga que estava sendo transportada pela Balsa “BERTOLINI CXLVII” foram pequenas avarias em duas carretas; que o tempo estava bom, águas calmas, maré de enchente, vento brando e visibilidade boa; que o E/M “BERTOLINI XCII” possui radar, bússola, ecobatímetro, rádio VHF e GPS, todos funcionando; que o E/M “BERTOLINI XCII” possui 12 (doze) coletes salva-vidas, 04 (quatro) boias circulares e 01 (uma) balsa rígida; que não sabe informar se o E/M “BERTOLINI XCII” estava utilizando o radar e qual a varredora estava sendo feita; que não sabe informar se em algum momento manteve contato através do VHF com o Comandante do comboio formado pelo E/M “JEAN FILHO LXII” com as Balsas “GIOVANNA II” “GIOVANNA IV” e “JEANY SARON V”, durante a aproximação dos comboios envolvidos; que o E/M “BERTOLINI XCII” governava bem; que não sabe informar qual a velocidade do E/M “BERTOLINI XCII” e se a mesma era compatível e segura para a região, de modo a possibilitar ação eficaz para evitar a abalroação; que atribui a causa do acidente a imprudência da tripulação do comboio da empresa J. F. Oliveira Navegação Ltda.

Demais testemunhas, todas embarcadas no comboio da empresa Bertolini apresentaram depoimentos uniformes.

O laudo pericial concluiu que a causa determinante do acidente da navegação (abalroamento), foi a imprudência por parte dos Comandantes dos comboios formados pelo E/M “BERTOLINI XCII com a Balsa “BERTOLINI CXLVII” e E/M “JEAN FILHO LXII” com as Balsas “GIOVANNA II”, “GIOVANNA IV” e “JEANY SARON V”, em virtude da falta de vigilância, deixaram de observar os bons princípios de marinharia, e, o que preconiza o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar – RIPEAM-72, às regras 5, 6, 7 e 8.

=====

No Relatório o encarregado do inquérito concluiu que fatores contribuíram para a ocorrência em questão:

- a) Fator humano: sob o ponto de vista do aspecto biopsicológico, não contribuiu;
- b) Fator material: não contribuiu; e
- c) Fator operacional: contribuiu, em razão de não ter sido observado pelo Condutor do comboio formado pelo E/M “BERTOLINI XCII” com a Balsa “BERTOLINI CXLVII” e o Comandante do comboio formado pelo E/M “JEAN FILHO LVII” com as Balsas “GIOVANNA II”, “GIOVANNA IV” e “JEANY SARON V”, o que preconiza o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar – RIPEAM-72, as Regras 5, 6, 7 e 8.

II) Que, em consequência, a proa do comboio formado pelo E/M “JEAN FILHO LXII” com as Balsas “GIOVANNA II”, “GIOVANNA IV” e “JEANY SARON V” abalrou a meia-nau de bombordo da Balsa “BERTOLINI CXLVII”, que fazia parte do comboio formado pelo E/M “BERTOLINI XCII”, tendo a Balsa “BERTOLINI CXLVII” sofrido avaria em sua borda falsa de bombordo, e duas carretas que estavam em seu convés também sofreram avarias, mas sem gravidade. Não há registro de vítimas ou poluição hídrica ao meio ambiente.

III) Que, são possíveis responsáveis pela ocorrência em questão, tipificado com acidente da navegação, previsto no art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/1954; que dispõe sobre o Tribunal Marítimo:

a) O CMF Elligton de Souza Nery dos Santos, que estava pilotando o comboio formado pelo E/M “BERTOLINI XCII” com a Balsa “BERTOLINI CXLVII”, por imprudência e falta de vigilância e por não ter as precauções para que o abalroamento fosse evitado, conforme preconiza o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar – RIPEAM/72, as Regras 5, 6, 7 e 8;

b) O PLF Manoel dos Santos Silva, Comandante do comboio formado pelo E/M “JEAN FILHO LXII” com as balsas “GIOVANNA II”, “GIOVANNA IV” e “JEANY SARON V”, pela sua responsabilidade intrínseca à função que exercia a bordo, conforme o art. 2º, inciso IV da LESTA – “Comandante - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e as demais pessoas de bordo”; e

c) Subsidiariamente a Empresa J. F. Oliveira Navegação Ltda, proprietária do comboio formado pelo E/M “JEAN FILHO LXII” com as Balsas “GIOVANNA II”, “GIOVANNA IV” e “JEANY SARON V”, tendo em vista sua responsabilidade pelos atos praticados pelo Comandante da embarcação, uma vez que o Comandante não foi apresentado para prestar esclarecimentos.

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 27.696/2012.....)

=====

A Procuradoria Especial da Marinha - PEM, em uniformidade com o relatório ofereceu representação em face dos condutores indiciados com fulcro no art.; 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54.

Citados os representados foram regularmente defendidos.

Elligton de Souza Nery dos Santos alegou em sua defesa que as acusações impostas não têm veracidade, pois o Condutor o Sr. Elligton dos Santos, Contramestre Fluvial e Condutor do Empurrador “BERTOLINI XCII” no momento do abalroamento, afirma que realizou todos os passos constantes da NORMAM-02/DPC, conforme citada no bojo do referido Processo, para evitar o mesmo.

O mesmo tentou em primeiro plano o contato via radio VHP, efetuando inúmeras chamadas de forma clara, dando posição e intenção de manobra de ambas as embarcações, não obtendo êxito.

Em segundo plano, nova tentativa através de sinais luminosos, usou o holofote da embarcação que conduzia, dando um lampejo de luz em determinadas frações de segundos, indicando que iria quinar para boreste, pois tinha noção que se encontrava em situação denominada roda a roda, também não obteve resposta.

A veracidade esta clara Excelência, pois o acima exposto foi demonstrado pelo Condutor através de um desenho de sua autoria que se encontra anexado em seu depoimento apenso ao referido processo.

Do pedido.

Requer de Vossa Excelência, que a representação em desfavor do Sr. Elligton de Souza Nery dos Santos, seja julgada improcedente, haja vista que, para o acidente ocorrido não foi medido esforços por parte do Condutor da Embarcação E/M “BERTOLINI XCII”, conforme citado pelo mesmo no item dos fatos e fundamentos. Enquanto que o Sr. Manoel dos Santos Silva, Condutor do comboio formado pelo E/M “JEAN FILHO LII”. E pelas Balsas “GIOVANNA II”, “GIOVANNA IV” e “JEANY SARON V”. Pois o mesmo conduzia as embarcações em total descaso as Normas desta conceituada Marinha do Brasil, que somente após o abalroamento foi que o Sr. Elligton, conseguiu manter contato com o Sr. Manoel Pinto. Deixando desta forma Excelência o ora Representado o Sr. Elligton, isento de culpabilidade por não ter ocorrido o referido dolo culposo, ocasionado por sua parte.

Já a defesa de Manoel dos Santos Silva alegou que como se extrai dos autos, a representação oferecida se fundamentou em supostas condutas ilegais do condutor Manoel dos Santos Silva.

Todavia, nada foi produzido para imputar a culpa ao representado sobre o acidente de que trata o presente processo.

Da prerrogativa da negativa geral.

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 27.696/2012.....)

Por fim, cumpre destacar o que dispõe o art. 155 da Lei nº 2.180/54, in verbis:

“Art. 155. Nos casos de matéria processual omissos nesta Lei, serão observadas as disposições das leis de processo que estiverem em vigor”.

Assim, a Defensoria Pública da União, na atuação da função de curador especial, não possui o ônus da impugnação específica dos fatos, na forma do art. 302, parágrafo único do CPC:

“Art. 302. Cabe também ao réu manifestar-se precisamente sobre os fatos narrados na petição inicial. Presumem-se verdadeiros fatos não impugnados, salvo:

(...)

Parágrafo único. Esta regra, quanto ao ônus da impugnação especificada dos fatos, não se aplica ao advogado dativo, ao curador especial e ao órgão do Ministério Público”.

Desta forma, impugnam-se os fundamentos elencados na representação por negativa geral.

Na fase de instrução, nenhuma prova foi produzida.

Em alegações finais, manifestaram-se as partes.

De tudo o que consta nos presentes autos, verifica-se que a causa determinante da abalroação foi a desatenção dos condutores dos comboios envolvidos no acidente.

O laudo pericial identificou, por parte de ambos os comboios, do desrespeito às regras 5, 6, 7 e 8 do RIPEAM, caracterizando, por parte dos condutores representados, falta de vigilância e desrespeito aos bons princípios de marinharia.

O encarregado do inquérito, chegou as mesmas conclusões da perícia, ressaltando a imprudência dos condutores, configurada pela falta de vigilância e das preocupações para evitar abalroamento, na forma das regras 5, 6, 7 e 8 do RIPEM.

Assim, todas as provas colhidas no inquérito apontaram as responsabilidades dos condutores, 1º e 2º representados, pelo acidente da navegação em apreço.

Conclusões essas que devem ser mantidas, uma vez que na fase de instrução as defesas não produziram nenhuma prova que pudesse destruir os assertivos do inquérito, devendo prevalecer a presunção do art. 58 da LOTM.

Diante do exposto e tendo-se em vista que as condições ambientais eram favoráveis e não havia restrição de máquina ou governo das embarcações envolvidas, deve ser julgada integralmente procedente a representação, responsabilizando-se os representados, devido as suas condutas imprudentes.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: abalroação entre comboios com danos materiais; b) quanto à causa determinante: desrespeito às regras 5, 6, 7 e 8 do RIPEM; e c) decisão: julgar o acidente da navegação como decorrente de imprudência dos representados Elligton de Souza Nery dos Santos e Manoel dos Santos Silva, condenando-os à pena de multa de R\$ 400,00

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 27.696/2012.....)

=====

(quatrocentos reais) e custas, na forma dos artigos 14, alínea “a” e 121, inciso VII, da Lei nº 2.180/54.

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

Rio de Janeiro, RJ, em 11 de novembro de 2014.

MARCELO DAVID GONÇALVES  
Juiz-Relator

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

Rio de Janeiro, RJ, em 24 de abril de 2015.

MARCOS NUNES DE MIRANDA  
Vice-Almirante (RM1)  
Juiz-Presidente  
OTTO ROLAND BEHRING  
Diretor da Divisão Judiciária  
AUTENTICADO DIGITALMENTE