

TRIBUNAL MARÍTIMO  
PROCESSO Nº 18.130/1999  
ACÓRDÃO

Plataforma XXIV. Queda de bote de resgate de plataforma que estava em teste causando ferimentos nos seus ocupantes. Caso fortuito. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

No dia 08 de agosto de 1998, às 12h, na bacia de Campos, Estado do Rio de Janeiro, ocorreu um acidente durante operação de içamento com o bote de resgate da plataforma XXIV, recentemente adquirido. O içamento foi realizado através do guindaste de bordo, para desembarque da tripulação, após a realização do teste de navegabilidade e motor pela equipe da P-24 em alto mar. Quando o bote se encontrava sobre o convés principal, a uma altura estimada de cinco metros, a mão da linga de nylon, localizada na proa a boreste, se desfez, provocando a queda da proa do bote, projetando três dos quatro tripulantes para fora do bote no convés principal, causando ferimentos em três dos tripulantes, não havendo perda de vidas ou desaparecimento de pessoas, nem perda ou alijamento da carga, havendo avarias somente no bote de resgate.

Marco Antonio da Silveira, Técnico de Segurança II, disse em seu depoimento (fls.15 a 17) que no momento do acidente estava no seu camarote. O Mestre de Cabotagem autorizou a saída do bote de resgate para teste, a fim de atender especificações do fabricante quanto as horas de funcionamento do motor. O bote foi arriado e suspenso por guindaste por estar em projeto a confecção de um turco apropriado para operá-lo. O bote já havia sido testado na véspera do dia da ocorrência do acidente, não tendo sido constatado nenhuma irregularidade. Atribuiu a causa do acidente ao nó da eslinga de proa a boreste que correu provocando o abicamento da embarcação. Pelo manual do fabricante não havia restrição quanto ao uso deste tipo de eslinga, exceto no caso da embarcação permanecer suspensa, que, segundo o fabricante,

-----  
a eslinga, que correu era adequada para este tipo de faina e que as esligas estavam em bom estado de conservação (fls. 15 a 17);

Eraldo da Cruz Bacelar, Mestre de Cabotagem, disse em seu depoimento (fls. 24 a 26) que no momento do acidente estava dentro do bote com mais três ocupantes. O acidente foi causado pela linga de boreste de proa que correu. Em razão da Plataforma estar com 114 pessoas tomou a iniciativa de colocar o bote de resgate em condições de operacionalidade, a fim de poder atender uma possível emergência, mas antes de efetuar o teste entrou em contato com o fabricante para certificar-se que o cabo da eslinga era seguro para este tipo de operação recebendo resposta afirmativa através de FAX e por esse motivo considera que o fabricante seria o responsável pelo acidente (fls. 27 a 29);

Cleiton Lima Thompson, mecânico, disse em seu depoimento que estava na proa do bote de resgate a boreste e que, em virtude do bote ser novo, foi arriado para amaciar o motor durante mais ou menos duas horas e que ao ser içado, o olhal do cabo correu ocasionando o abicamento da embarcação, ficando a embarcação presa pelo cabo de popa. O que causou o acidente foi falha na confecção da eslinga, cuja responsabilidade é do fabricante da embarcação.

Job Lorena de Sant'anna Filho, Chefe da Plataforma, disse em seu depoimento (fls. 30 a 32) que no momento do acidente estava na sala de supervisão. Que autorizou a saída do bote de resgate para efetuar teste de amaciamento do motor. Que foi providenciado a substituição do bote de resgate porque para operar nas condições de alto mar ele possuía pouca força e que o bote de resgate original estava operacional, o bote foi testado no dia anterior ao do acidente, tendo sido constatado irregularidades no motor. A causa do acidente foi a laçada da eslinga que era inadequada, embora não houvesse restrição do fabricante quanto ao uso deste tipo de eslinga, e que o responsável pelo acidente é o responsável pela confecção da amarração nas eslingas.

Gilmar Delfino de Sant'ana, mecânico, disse em seu depoimento (fls. 38/39) que: no dia anterior ao acidente o bote foi arriado para treinamento de salvamento com bonecos, e o motor apresentou irregularidades. No dia seguinte foi arriado para testar o motor. O bote é apropriado para o uso a que se destina, mas o cabo não. A causa do acidente foi falha na confecção do cabo que deveria ser de aço, e que deveria haver quatro cabos de sustentação e não apenas dois. Já que o fabricante confeccionou o cabo ele seria o responsável pelo acidente.

Telio Braz Boaventura, Operador de Sistema de Lastro, disse em seu depoimento (fls.40/41) que quando a embarcação estava sendo arriada sobre a plataforma, a mão da eslinga se desfez, provocando o balanceamento do bote, projetando seus ocupantes sobre o convés principal, com exceção do Mestre de Cabotagem que se segurou na popa do bote. A causa do acidente foram as eslingas que não suportaram o peso que deveriam estar de acordo com o manual do fabricante. No seu modo de entender, houve falha do fabricante que confeccionou a eslinga, e do Setor de Segurança da PETROBRÁS que não testou o bote e da Marinha que homologou o mesmo.

Jairo Ferreira Dantas, Técnico em Inspeção em Equipamentos, disse em seu depoimento (fls.48 a 50) que quase imediatamente após o ocorrido, foi solicitado pelo COPLAT (Chefe da Plataforma) da P-24, como Técnico de Inspeção Embarcado, para efetuar a avaliação e registro do acidente, A Gerência de Inspeção realiza a inspeção de recebimento, voltada para a integridade física do equipamento, baseada no projeto do fornecedor e normas da PETROBRÁS em vigor. A aprovação final é efetuada após o Teste de Carga com o respectivo equipamento, Não participou na realização dos testes a bordo da P-24 porque em nenhum instante de sua permanência na plataforma foi solicitado para tal fim. A Gerência de Inspeção é responsável em verificar se um bote de

resgate está de acordo com as especificações técnicas definidas no projeto do fabricante, quando solicitada pela Gerência de Material ou Chefe da Plataforma.

Ricardo Alexandre Azevedo, Mestre de Cabotagem (Supervisor Marítimo), disse em seu depoimento (fls.56 a 58) que um bote de resgate é normalmente testado antes de ir para bordo, quando é solicitado pela Gerência do Grupo, caso contrário, não, já que o mesmo tem que ser certificado para que seja possível a sua compra. Que a princípio, o responsável em verificar se um bote de resgate está de acordo com as especificações técnicas definidas no projeto do fabricante é de quem certifica e posteriormente o comprador que recebeu o bote deve verificar a sua certificação e manuais em conformidade com o fornecido. Não sabe informar quem é o responsável pelo acidente porque as falhas se iniciam na fabricação, continuando pela homologação e certificação, chegando ao recebimento e operação.

Job Lorena de Sant'anna Filho, Chefe da Plataforma, disse em seu depoimento (fls.61/62) que não possui certeza se por ocasião do recebimento a bordo do novo bote de resgate, foi verificado sua homologação, através do Certificado de Aprovação, em virtude de nesta ocasião não ser o Chefe da Plataforma Embarcado.

Gilberto Duque de Oliveira, Chefe da Plataforma embarcado na ocasião do recebimento do novo bote de resgate, disse em seu depoimento (fls.65 a 67) que a Gerência de Segurança recebeu o novo bote na P-24, mas que não sabe informar com certeza quanto ao recebimento na Plataforma. Por ocasião do recebimento do bote a bordo, foram efetuadas verificações quanto a homologação e as especificações técnicas definidas no projeto do fabricante, exatamente quando houve desconfiança quanto a capacidade do mesmo ficar suspenso em virtude do tipo de eslinga e a fixação das mesmas e que diante da dúvida, contactou o representante do fabricante, a NAUTIFLEX, que confirmou através de FAX a capacidade de sustentação do mesmo. Se há alguma responsabilidade pelo acidente é do representante ou fabricante, que o

-----  
Chefe da Plataforma é o responsável em verificar a documentação do bote, a fim de comprovar a sua capacidade de operação, mas geralmente isto é feito pelo Mestre de Cabotagem e pelo Técnico de Segurança.

De tudo quanto contém os presentes autos, o encarregado do inquérito conclui que:

1) fatores que contribuíram para o acidente;

a) fator humano- não contribuiu;

b) fator material- contribuiu:

De acordo com o Laudo Exame Pericial, a mão da linga de nylon situada na proa a boreste se desfez, ocasionando a soltura da linga da manilha fixada no olhal do casco da embarcação e conseqüentemente do gancho do guindaste, provocando o embicamento da mesma (fls. 06)

c) fator operacional- não contribuiu.

2) que em conseqüência houve os danos causados ao bote de resgate e ferimentos aos tripulantes; conforme conta às fls. 06 e 07; e

3) o possível responsável direto pelo acidente é a empresa NAUTIFLEX Industria, Comércio, Importação e Exportação Ltda., por imprudência, em virtude de não haver fabricado o bote de resgate fornecido a Plataforma PETROBRÁS XXIV em conformidade com as especificações técnicas, protótipos testados e aprovados pela Diretoria de Portos e Costas, quanto a composição das lingas, conforme consta às fls. 92 a 106.

4) vale ressaltar que o Certificado de Fabricação nº 001/98, emitido em 08/05/1998 pela NAUTIFLEX (fls. 90), faz referência ao Certificado de Aprovação nº 019/96 da Diretoria de Portos e Costas (fls. 92), cuja validade havia terminado em 16 de junho de 1998, ou seja, no dia do acidente o Certificado de Fabricação citado, não

possuía mais valor. Igualmente a PETROBRÁS operou por 6 meses com certificado de homologação vencido. (v. fls. 95 e 246).

Os peritos procederam a exame pericial indireto, baseado em depoimentos de pessoas que presenciaram a ocorrência, declarando o seguinte:

Aos oito dias do mês de agosto do ano de mil novecentos e noventa e oito, às 12h, a bordo da Plataforma PETROBRÁS XXIV, de bandeira panamenha, sob a coordenação do Sr. Job Lorena de Sant'anna Filho, na bacia de Campos, Estado do Rio de Janeiro, durante operação de teste com o novo bote de resgate, que caiu, ferindo parte de sua tripulação.

O novo bote de resgate foi lançado ao mar para teste de navegabilidade, através do guindaste de bordo, tendo em vista que o turco da plataforma não era apropriado para trabalhar com este tipo de bote, cujo propósito era torná-lo operante para o caso de uma falha do bote original. Durante a operação de içamento, por ocasião do desembarque da tripulação, quando o bote se encontrava sobre o convés principal, a uma altura estimada de cinco metros, a mão da eslinga de nylon situada na proa a boreste, se desfez ocasionando a soltura da eslinga da manilha fixada no olhal do casco da embarcação e conseqüentemente do gancho do guindaste, provocando o embicamento da embarcação, projetando três dos quatro tripulantes para fora da embarcação no convés principal (o quarto tripulante ficou segurando no cabo e não caiu), provocando ferimentos nos mesmos e pequenas avarias na fibra e pintura do bote e no suporte da luz de navegação. O novo bote de resgate foi recentemente adquirido para substituir o instalado na plataforma, que na ocasião do acidente, encontrava-se operacional.

Na análise dos fatores contribuintes verifica-se:

Acidentes Pessoais:

\* Gilmar Delfino Santana, Mecânico, contusão no cotovelo esquerdo;

\* Telio Braz Boaventura, Operador do Sistema de Lastro, traumatismo craniano e fratura no punho da mão esquerda;

\* Cleiton Lima Thompson, Mecânico, contusão na cabeça.

Conclui-se, portanto, que a causa determinante foi a mão da eslinga de nylon do novo bote de resgate, localizada na proa a boreste, que se desfez.

A Procuradoria Especial da Marinha, por sua Procuradora em exercício, vem oferecer representação em face de:

Nautiflex Indústria, Comércio, Importação e Exportação Ltda., pessoa jurídica de direito privado e em face de:

PETROBRÁS – Petróleo Brasileiro S/A, por entedê-las culpadas pelos eventos ora em apreço, capitulados no art. 15, alínea “a”, (mau aparelhamento) e “e” (exposição a risco da embarcação e das vidas de bordo) da Lei nº 2.180/54, arrazoando como abaixo segue:

1. Tratam os autos da queda de bote de resgate, durante faina de içamento para bordo da plataforma PETROBRÁS XXIV (de bandeira Panamenha), armada por Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRÁS, ora 2ª representada, no dia 08 de agosto de 1998, cerca das 11h45min, na bacia de Campos, neste Estado.

2. Estavam, então, em teste para atender às especificações do fabricante, quanto a horas de funcionamento do motor, e, durante o içamento, a proa do bote despreendeu-se da linga, projetando três dos quatro ocupantes para fora do mesmo, caindo no convés principal, advindo, daí, ferimentos em Gilmar Delfino Santana (mecânico), com contusão no cotovelo esquerdo; Telio Braz Boaventura (operador do sistema de lastro), com traumatismo craniano e fratura no punho da mão esquerda e Cleiton Lima Thompson (mecânico) com contusão na cabeça; o 4º ocupante, o Mestre de Cabotagem Eraldo da Cruz Bacelar ficara seguro e pendurado no cabo, nada sofrendo.

3. A causa determinante para tal ocorrência restou fartamente aclarada, qual seja estando o bote de resgate a uma altura de cerca de 05 (cinco metros), a mão da eslinga de nylon na proa a BE se desfez, ocasionando a soltura da eslinga da manilha fixada no olhal do casco da embarcação e, conseqüentemente, do gancho do guindaste, provocando o abicamento do bote.

4. A PETROBRÁS, ora 2ª acusada, como de praxe, instituiu Grupo de trabalho cujo relatório junto às fls. 121 usque 141 (item 6.0) assevera que:

In Verbis:

Fatores que contribuíram diretamente para o acidente:

A mão das eslingas instaladas no bote não suporta esforço grande sobre o cabo (botão redondo coberto com esganado);

As eslingas, instaladas no bote não estão de acordo com as eslingas definidas no projeto (fato não observado até o acidente). Sugestão: convocar o fabricante para esclarecimento da não conformidade;

As eslingas por serem constituídas de duas peças e não atenderem ao projeto (quatro eslingas), fizeram com que ocorresse um esforço acentuado em um perna morta do laço de amarração denominada “botão redondo esganado” e do sapatilho, desfazendo a “mão” da eslinga. Sugestão: substituição da eslinga por cabo inox, às dimensões do projeto e convocar o fabricante.

5. Importante destacar que utilizava-se o guindaste da plataforma por estar em projeto a confecção de um turco apropriado para operação com o bote de resgate, conforme recomendações do fabricante.

6. O Representante do fabricante Nautiflex Indústria, Comércio, Importação e Exportação ora 1ª representada, questionada quanto à capacidade do bote de resgate de ficar suspenso, em virtude do tipo de eslinga e a fixação das mesmas respondeu (Ipsis Litteris) por sucessivas três vezes que:

a) Capacidade do bote é de 06 pessoas, sendo 01 deitada.

b) A embarcação foi testada e aprovada para ficar suspensa na plataforma, tempo suficiente para subir e descer a embarcação, mas pode ficar suspensa constantemente, se for trocado o cabo da “Linga de Içamento” de nylon para um cabo de inox, o cabo de aço deverá ser do mesmo diâmetro do cabo de nylon.

7. Cumpre reprimir que o bote de salvamento rápido estava sendo içado para o deck da plataforma (exatamente como no caput do previsto na letra b retro) e não na situação de suspenso constantemente quando, então, deveria trocar-se a linga de içamento de nylon por outra de aço inox.

8. Assim apurou-se também, ex-vi doc. de fls. 156/159 (Relatório de Inspeção da Armadora, ora 2ª representada) que “verbis”:

....As lingas instaladas na embarcação não estão de acordo com as lingas definidas no projeto....

....Conforme comparação entre a linga fornecida e a definida no projeto fica evidenciada uma não-conformidade com o projeto, sendo eliminada da sua configuração original, componentes essenciais para estabilização da embarcação quando em operação de arriamento e içamento.

No manual de instrução fornecido pelo fabricante consta no item III características técnicas, subitem – lingas de içamento: carga de trabalho = 8300 kg. Considerado que a embarcação no momento do acidente estava tripulada por 4 pessoas, portanto a carga utilizada era inferior ao limite de carga previsto para o carregamento máximo, fica caracterizada não ter havido falha no carregamento.

9. A 1ª representada, instada por este órgão a pronunciar-se acerca das circunstâncias do presente evento, manifestou-se às fls. 228 usque 273, inculcando, exclusivamente, à PETROBRÁS pela ocorrência do mesmo.

10. A parti daí, considerando a especificidade do assunto, este órgão requereu assessoria técnica à Diretoria de Portos e Costas – DPC, materializada no Parecer de fls. 280/1 apontando de per si todas as falhas de operação levadas a efeito pela ora 2<sup>a</sup> representada.

11. Então, ora fundamenta, este Órgão acusador naquelas conclusões, considerando que restou provado:

O bote de resgate estava sendo operado sem que houvesse a bordo da plataforma os manuais de instruções do fabricante. A ausência de manual de instrução, por óbvio, impedia que se atendesse a todas as recomendações do fabricante e sobremaneira prejudicava o correto treinamento/adestramento da tripulação!

O bote de resgate estava sendo lançado através do guindaste de bordo, uma vez que, conforme atesta o próprio relatório do Grupo de Trabalho – fls. 121/ 141 – retromencionado no item 4 -, inexistia a bordo turco adequado ao seu lançamento.

Como diz o Parecer ora esposado, os turcos de lançamento são homologados para cada modelo de embarcação.

O manual do fabricante – repete-se, inexistente a bordo- informa que o bote de resgate possui 04 (quatro) lingas para içamento (esquema de fls. 175), de outra sorte como menciona o próprio relatório de inspeção da ora 2<sup>a</sup> representada – junto às fls. 118, efetuado pós acidente, só utilizavam 2 lingas para içamento do bote de resgate, (tudo em desacordo com o manual de instrução do fabricante).

O bote de resgate não poderia permanecer suspenso pelas lingas (as quatro), conforme recomendando no manual do fabricante item V – instruções para montagem a bordo, subitem 1 (verbis):

“instale o bote de resgate sobre o seu berço que por sua vez deverá estar fixado ao navio ou plataforma” (fls. 166)

O já retromencionado relatório de inspeção nº 065/98, da armadora ora 2ª representada, afirma não ter sido solicitado à Gerência de Inspeção a obrigatória inspeção de recebimento de equipamento (fl;s.118).

O então Cheplat afirmou em seu 1º depoimento que só foi verificado que as lingas não estavam em conformidade com as especificações do fabricante após o acidente ter ocorrido (fls. 31).

No depoimento do Técnico em Inspeção de Equipamentos (fls. 49/50) há a afirmação que não foi realizada a inspeção de recebimento do bote de resgate, em virtude de não ter sido solicitada pelo Chefe da Plataforma.

O Cheplat, re-inquirido, (fls. 61/62), patenteou não ter havido inspeção prévia no equipamento a fim de verificar sua conformidade com as especificações do fabricante.

A empresa fabricante do bote Nautiflex, ora 1ª representada, não foi notificada para acompanhar os trabalhos pós acidentes, junto à armadora.

Ao contrário, teve a ora 2ª representada um comportamento evasivo e furtivo ao não, transparentemente, solicitar o apoio do fabricante, dizendo objetivamente o que queria, e, pós acidente, dando-lhe pleno conhecimento dos fatos e circunstâncias do evento.

Que, enfim, houve negligência da ora 2ª representada em não determinar inspeção de recebimento do bote de resgate, a fim de verificar se estava em conformidade com as especificações do fabricante; ainda, por não manter seu pessoal devidamente informado e adestrado quanto às recomendações do fabricante e, enfim, por permitir que o bote de resgate fosse manuseado através de equipamento de lançamento não homologado para este fim.

13. Que, por todo acima exposto, deu-se a queda do bote de resgate projetando três de seus ocupante, desta feita, felizmente, sem perdas de vida a lamentar, advindo, no entanto, acidentes pessoais, como mencionado no item 2 retro.

14. Razões porque espera este órgão acusador, com o recebimento da presente nos termos em que se encontra, com a Citação dos acusados (por seus respectivos representantes legais), vê-los, ao final, condenado nas penas da Lei nº 2.180/54 (e alterações posteriores) e custas do processo, não sem antes requerer a oportunidade de arrolar provas que ainda se fizerem necessárias.

A Nautiflex Indústria, Comércio, Importação e Exportação Ltda., pessoa jurídica de direito privado, Fabricante, vem apresentar seus argumentos de Contestação, consoante adiante segue:

Preliminarmente:

1. Da inaplicabilidade da norma (Lei nº 2.180/54) ao Fabricante.

Consoante se depreende do cauteloso exame dos autos, verifica-se que o referido processo foi aberto à luz das disposições consagradas na Lei nº 2.180/54.

Ocorre que, se analisarmos a norma em destaque, restará plenamente evidenciado qual a sua finalidade e aplicabilidade, vale destaque:

“Art. 1º O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, especificadas nesta Lei.” (Redação dada ao artigo pela Lei nº 5.056, de 29/06/1966, DOU 05/07/1966) – Grifamos.

A giza do exposto, tem-se, pois, que a fabricante, na qualidade de fornecedora de equipamentos náuticos em nenhum momento pode ser enquadrada nas disposições

grifadas em tal norma, posto que a mesma, sequer estava presente quando da ocorrência dos fatos descritos na peça inicial.

Em outras palavras, a referida norma aplica-se a fatos ocorridos em navegação, situação inexistente à fabricante, pois esta, em nenhum momento esteve presente na plataforma onde ocorreu o acidente.

Vale frisar, ainda, que a eminente procuradora capitulou o enquadramento na “... alíneas “a” (mau aparelhamento) e “e” (exposição a risco da embarcação e das vidas de bordo)...” (folha 301).

Neste particular, atenta-se que as penalidade previstas são dirigidas ao condutor ou responsável pela embarcação (advertência, suspensão da licença,...), não procedendo, portanto, qualquer fundamento para o arrolamento da fabricante na presente demanda.

Destacamos o que referenda o artigo 124:

“Art. 124. O Tribunal poderá aplicar a pena de suspensão ou multa, ou ambas cumulativamente, às pessoas que lhe estão jurisdicionadas, quando ficar provado que o acidente ou fato da navegação ocorreu por:

- I – erro da navegação, de manobra ou de ambos;
- II – deficiência da tripulação;
- III – má estivação da carga;
- IV – haver carga no convés, impedindo manobras de emergência, ou prejudicando a estabilidade da embarcação;
- V – avarias ou vícios próprios conhecidos e não revelados à autoridade, no casco, máquinas, instrumentos e aparelhos;
- VI – recusa de assistência, sem motivo, à embarcação em perigo iminente, do qual tenha resultado sinistro;

VII – inexistência de aparelhagem de socorro, ou de luzes destinadas a prevenir o risco de abalroações;

VIII – ausência de recursos destinados a garantir a vida dos passageiros ou tripulantes; e

XI – prática do que, geralmente, se deva omitir ou omissão do que, geralmente se deva praticar.”

Indubitável, desta maneira, que a norma prelecionada não pode ser imputada, pois esta tem um foco diverso, ou seja, destina-se ao agente causador do dano e não ao fabricante do material, por esse motivo, não prevalece a denúncia apresentada, devendo a mesma, ser julgada totalmente improcedente, sem julgamento de mérito.

Atenta-se, novamente, de forma destacada ao objeto da representação “...alíneas “a” (mau aparelhamento) e “e”(exposição a risco da embarcação e das vidas de bordo) ...”

Em se analisando o objeto da representação percebe-se claramente que o Fabricante não tem qualquer culpabilidade , posto que, quanto ao:

a) (mau aparelhamento) – como poderia o fabricante aparelhar melhor as instalações da plataforma da PETROBRÁS?;

b) (exposição a risco da embarcação e das vidas de bordo) – que ingerência tem o fabricante sobre as condições como estão sendo usados os produtos que fabrica?.

Visto ao exposto, é evidente e cristalino a inimputabilidade do fabricante às penalidades que lhe estão sendo atribuídas.

## 2. Da ausência de expressa referência da penalidade.

Embora a fabricante entenda como legítima e procedente os termos da Preliminar nº1 apresentada, atenta, a mesma, de igual sorte, que a Representação, apresentada carece de indicações quanto a penalidade que por ventura possa vir a ser imputada à fabricante. Tratando-se de processo Administrativo, vinculado a qualquer

tribunal, em espécie – Tribunal Marítimo, deve a Representação, ou no caso, a Carta de Citação “Mandado de Citação”, indicar explicitamente os preceitos legais infringidos, bem como as penalidades a qual o agente denunciado possa vir a sofrer, situação que não se vislumbra no exame das peças encaminhadas a fabricante.

Assim, também por esse motivo, não prevalece a denúncia apresentada, devendo a mesma, ser julgada totalmente improcedente, sem julgamento de mérito.

3. Do Cerceamento do Direito de produzir e acompanhar as diligências – Cerceamento da Defesa.

Inicialmente, há de se frisar, que a empresa Fabricante, em nenhum momento fora regularmente chamada a fim de que acompanhasse as diligências realizadas em decorrência do acidente do dia 08/08/1998, ou seja, o “trabalho pericial” realizado no Bote produzido pela Fabricante, fora unilateralmente elaborado, não tendo a mesma, sequer conhecimento se as diretrizes do “trabalho pericial” foram adequadas para a finalidade a qual se propunha.

Sinale-se, também, que tal matéria (Cerceamento de Direito de Defesa) já fora objeto da Defesa Prévia apresentada pela fabricante a este Tribunal (fls. 228 a 240).

Assim, embora já tenha o fabricante registrado a sua inconformidade e irrisignação em admitir como plausíveis as conclusões dos Laudos Técnicos produzidos até aquele momento processual, pois o fabricante não fora cientificado dos mesmos para apresentação de questionamentos, tampouco teve qualquer acesso aos materiais analisados, aparecendo, agora, no teor da Representação proposta, a referência de elaboração de mais alguns laudos técnicos, como bem se observa na narrativa contida no sue item 10 onde há expressa referência a um Parecer juntado a “...fls. 280/1...”.

Em outras palavras, inobstante o fabricante postular pelo acompanhamento das diligências, e, ainda, se dizer cerceado do direito de defesa quando da apresentação

de sua manifestação inicial, os pareceres e laudos técnicos continuaram a ser elaborados ao arrepio do conhecimento do fabricante.

No Parecer técnico supra mencionado, folha 280/281, há a seguinte referência:

A empresa Nautiflex, fabricante do bote de resgate não foi notificada para acompanhar as diligências dos trabalhos periciais (pág. 228 dos autos).”

Tem-se, por certo, um procedimento unilateral e arbitrário na condução do referido feito, situação que evidencia um vício processual irreparável.

Veja, ainda, Eminentíssimo Julgador, que o cerceamento de defesa, apresentado desde a defesa prévia (fls. 228/240) é matéria atacada inclusive na própria manifestação da procuradora da Marinha Dra. Tereza Cristina Bevilacqua, que assim referiu com relação ao andamento do presente feito:

Cabe também destacar que o presente processo teve uma instrução no mínimo capenga vez que limitou-se a ouvir tão somente a PETROBRÁS.” (fls. 276) – Destacamos.

Lamentável, pois, o encaminhamento arbitrário que tem sido dado ao presente feito, pois fabricante sente-se fragilizado e com seus direitos constitucionais de ampla defesa e contraditório feridos.

Por todo o exposto é inegável que as provas produzidas até o presente momento, foram dirigidas de forma unilateral, pois não assegurou ao interessado, sujeito passivo da relação processual, o seu regular e devido direito de manifestação, ou seja, a possibilidade do Contraditório legal previsto em nossa Carta Magna de 1988 (artigo 5º).

Isto posto, merece o referido feito ser extinto sem julgamento de mérito por ausência do amplo e consagrado direito do contraditório legal.

4. Da Carência de demanda quanto ao Fabricante – Ilegitimidade do polo Passivo.

Em que pese os argumentos supra referenciados já serem conclusivos no sentido de eliminar qualquer culpabilidade ao fabricante, é importante referir que o Laudo Técnico apresentado à Procuradora da Marinha pelo “Encarregado da Divisão de Controle de Embarcações” (fls. 280/281) referenda em suas conclusões:

“Concluo que houve negligência por parte das Chefes da Plataforma por não terem determinado que se procedesse inspeção de recebimento do bote de resgate para verificar se estava em conformidade com as especificações do fabricante do equipamento, não manterem seus tripulantes devidamente informados quanto ao conteúdo do manual do fabricante e de permitir que o bote fosse manuseado através de equipamento de lançamento não homologado para esse fim. Rio de Janeiro, em 29 de maio de 2000”.

A leitura, mesmo que rápida, da conclusão supra mencionada, aponta como responsável pelo incidente o Chefe da Plataforma, pessoa esta, subordinada única e exclusivamente à PETROBRÁS, razão pela qual improcede qualquer representação quanto ao fabricante.

A Conclusão contida no Parecer Técnico, consoante os argumentos já apresentados na defesa prévia, referendam que o único agente passível de penalidade pelo acidente ocorrido é a PETROBRÁS.

Em vista disto, requer a fabricante a exclusão do seu nome da presente demanda.

Quanto a comercialização e características técnicas do produto, em 08/05/98, após negociação prévia, a empresa supra referendada (fabricante), realizou a venda de um equipamento náutico do tipo discriminado no Termo de Diligência, formulado pela

Procuradoria Especial da Marinha, qual seja, um “Bote de Resgate Modelo RS 5.5 RB/I FAST classe I”.

Tendo se concretizado a venda, extraiu-se o devido e regular documento fiscal, referenda-se a Nota Fiscal – Fatura nº 513, juntada a folha 245.

Há primordial necessidade de se registrar, que o aludido bote, é um equipamento náutico de características específicas, pois destina-se a salvamento rápido.

Neste sentido, e tendo sido adquirido (comprado) pela empresa PETROBRÁS, houve rigorosa exigência de que o produto estivesse perfeitamente adequado as especificações técnicas consagradas pela DPC – Diretoria de Portos e Costas.

Consoante se pode observar, folhas 246 e seguintes, vislumbra-se que o referido bote possui o registro específico, ou melhor, o regular Certificado de Homologação junto ao Comando da Marinha – DPC – Diretoria de Portos e Costas.

É oportuno, relembrar, que para conseguir-se o Registro de uma embarcação junto a Diretoria de Portos e Costas, são muitos os caminhos percorridos, ainda mais, em se tratando de um Bote de Salvamento. Assim, sucedem-se uma infinidade de testes do produto, bem como um criterioso e detalhado memorial descritivo da embarcação (folhas 247), o qual referenda todas as especificações técnicas do equipamento.

A DPC, ao inspecionar um equipamento, no caso Bote, utiliza o limite do equipamento. Em outras palavras, é um teste (simulação) ao extremo, condições que raramente o equipamento efetivamente irá vivenciar.

Dentro deste prisma, pode-se concluir que o equipamento, devidamente aprovado pela DPC, e fabricado segundo as características constantes do memorial descritivo, resguarda as condições a qual se destina.

Gize-se, ainda, que acompanha o equipamento no momento de sua comercialização, um manual de Instrução, a fim de que o usuário (adquirente), possa

-----  
inteirar-se sob o funcionamento e operacionalidade do produto, caso já não possua o conhecimento específico, no caso bote de salvamento rápido.

Tal manual, o qual também é inspecionado pela DPC, pois é documento integrante do processo de Registro da Embarcação, foi oportunamente juntado a esse processo pelo fabricante. (fls. 252 a 267)

Em se analisando (lendo) o aludido “Manual de Instrução” pode-se perceber o seu correto modo de operação e funcionamento, bem como saber quais são os componentes técnicos empregados na fabricação do referido equipamento, ou seja, todas as características do equipamento.

Também é digno de registro, os entraves burocráticos e administrativos pelo qual a PETROBRÁS faz seus fornecedores passarem, ou seja, o fabricante não apenas entrega um produto discriminado em nota fiscal.

Para se entregar um produto passa-se por uma via cruci onde a PETROBRÁS encaminha para diversos departamentos que fazem inspeções variadas e dos mais diversos tipos, sucedem-se os chefes, supervisores, encarregados, inspetores, até que o produto seja recebido.

No entanto, neste momento, dizer que o produto, após toda esta maratona, não teria sido confeccionado e fornecido conforme o Manual aprovado pela Diretoria de Portos e Costas, é um simplicidade primária que não se pode admitir nem como possibilidade remota.

Ao que parece, no caso em tela, o adquirente (PETROBRÁS) não usou o bote conforme as instruções contidas no manual, pois vários são os depoimentos contidos no processo neste sentido.

A PETROBRÁS, sustenta que estava promovendo um teste no equipamento, tentando fazer crer, que referido teste seria um teste inaugural. Tal argumento (presunção) merece ser rechaçada de plano, posto que:

a) O bote foi entregue, conforme nota fiscal de fls. 245, em 08/05/98 e o acidente ocorreu em 08/08/98 (três meses após a entrega);

b) O bote, ao que tudo indica no processo, permaneceu inadequadamente içado por um turco ao longo de todo este período, situação que trouxe, inequivocadamente avarias ao equipamento de salvamento.

c) A PETROBRÁS não leva três longos meses para testar um equipamento que adquire, até mesmo porque o pagamento ao fabricante só é aprovado após a vistoria e teste do produto.

Por tudo isso, também, a tese levantada pela PETROBRÁS não procede devendo ser desconsiderada de plano por este juízo.

Inicialmente, destacamos que, segundo resumido relato da eminente Procuradora da Marinha, o acidente teria ocorrido “aos 08/08/98”.

Ao final de junho de 1998, a empresa Fabricante, recebeu consulta telefônica do corpo técnico da PETROBRÁS solicitando informações sobre o içamento do bote.

Especificamente questionava o departamento da PETROBRÁS se o bote poderia permanecer permanentemente suspenso na plataforma. Houve solicitação de resposta escrita da Fabricante.

Neste sentido, atenta-se para o FAX remetido ao “Chefe da Plataforma/Mestre de Cabotagem” da PETROBRÁS (fls. 268), o qual referenda os argumentos aqui apresentados.

Em outra ocasião, desta vez no início de julho de 1998, acusou-se o recebimento de nova consulta telefônica questionando sobre o mesmo procedimento, qual seja, içamento permanente do bote na plataforma.

Tratando-se a consulta da mesma matéria outrora já respondida, outra não poderia ser a resposta senão a mesma, resposta esta que já havia sido encaminhada há

cerca de um mês, destaque para a folha 269, o qual aponta claramente para o questionamento formulado, gize-se das cartas respostas:

a) Capacidade do bote é de 06 pessoas , sendo 01 deitada.

b) a Embarcação foi testada e aprovada para ficar suspensa na plataforma, tempo suficiente para subir e descer a embarcação mas pode ficar suspenso constantemente se for trocado o cabo da “Linga de Içamento” de nylon para um cabo de aço inox, o cabo de aço deverá ser do mesmo diâmetro do cabo de nylon.” (Grifo não consta do original)

Há de se registrar, que o texto – resposta letra a) e b) – é o mesmo, em ambas as cartas remetidas, havendo tão somente uma diferença do tipo gráfico empregado (letra) na primeira para e segunda correspondência.

A empresa Fabricante, consoante sua resposta, formalmente apresentada por meio escrito, destacava que o bote foi desenvolvido para permanecer içado “...tempo suficiente para subir e descer a embarcação...”, sendo certo que, para permanecer indefinidamente suspenso, haveria necessidade de troca do material empregado, ou seja, “...pode ficar suspenso constantemente se for trocado o cabo da “Linga de Içamento” de nylon para um cabo de aço inox, o cabo de aço deverá ser do mesmo diâmetro do cabo de nylon.

Resta portanto, inequivocamente evidenciado, que o cliente (PETROBRÁS) tinha dúvidas bem como interesse de que o Bote permanecesse permanentemente içado na embarcação principal, no caso Plataforma, situação a qual fora objeto de consulta e resposta escrita da empresa Fabricante.

Em se verificando a data do acidente, 08/08/98 podemos vislumbrar que as duas consultas (datas – 30/06/98 e 09/07/98) foram formuladas pouco antes do lamentável episódio.

Ocorre que, posteriormente, já em data de 11/08/98, a fabricante recebeu nova consulta do cliente (PETROBRÁS), pela primeira vez por escrito (folha 270), questionando-nos novamente acerca de as características da embarcação (bote). Naquela oportunidade, foi encaminhada carta resposta (folha 271) juntamente com a cópia do Certificado de Registro, haja vista que era a terceira consulta do cliente sobre o mesmo tema.

Tal situação, reiteradas consultas, pois já era a terceira, começou a causar certa estranheza por parte dos administradores da empresa. Neste sentido, procurou a empresa saber o que estava se passando. Fez-se contato telefônico com o cliente (PETROBRÁS) o qual restou infrutífero, pois totalmente evasivos.

Contudo, persistia dúvida. Neste cenário, a empresa Fabricante, já ao final de agosto/1998, solicitou diligências de seu agente naquela localidade Sr. Francisco Oliveira da Silva, a fim de averiguar com presteza o que estava se passando, haja vista estar a empresa fornecedora radicada em Porto Alegre - RS.

Passados alguns dias, já em setembro/1998, a empresa Fabricante tomou conhecimento de que tinha ocorrido um acidente com um Bote de sua linha de fabricação. Contudo, não lhe fora relatado os detalhes técnicos ou mesmo fáticos de tal episódio.

Nova consulta fora formulada pelo cliente (PETROBRÁS) em 18/10/99 (folha 272), deste vez requisitando “... o manual de Instruções do bote ..., e o manual de operação e manutenção do motor ...”.

Mais uma vez estávamos defronte de uma consulta formulada pelo nosso cliente, situação que trazia certo desconforto, pois não sabíamos o que concretamente estava se passando, pois em relação a consulta formulada é bom destacar os seguintes aspectos:

a) tais documentos, acompanham o produto quando da comercialização do mesmo;

b) o cliente (PETROBRÁS), questionado sobre o por que de tanto alarde sobre as questões técnicas do bote, informava que tratava-se apenas de rotina interna;

c) em atenção ao questionamento direto quanto ao acidente, o cliente (PETROBRÁS), informou que o mesmo acontecerá não podendo precisar os detalhes;

Notadamente, o cliente (PETROBRÁS), de forma pouco idônea maculou do Fabricante todos os fatos relativos a tal episódio (acidente). Registre-se também, que posteriormente ao acidente, a empresa PETROBRÁS procurou se guarnecer do maior número de informações e registros possíveis relativo a tal bote.

Inobstante as reiteradas solicitações, as quais ocorreram, em sua maioria, a posteriori ao acidente, vislumbra-se que o posicionamento do Fabricante é sempre o mesmo, ou seja, em total sincronia com o que referenda o Certificado de Homologação do bote.

Em atenção ao pedido efetivamente formulado pela PETROBRÁS, referenda-se a Carta Resposta (folha 273) encaminhado ao “NUPRO – AB / GP 24”, a qual referenda que tais documentos foram enviados via correio.

Em razão dos depoimentos dos funcionários da área administrativa da PETROBRÁS referirem que não possuíam informações completas acerca do bote náutico, há imprescindível necessidade de se destacar que o processo de compra da PETROBRÁS é muito judiciosamente complexo, pois a empresa analisa todos os documentos possíveis e imagináveis.

Sendo assim, não merece guarida tal fundamento.

Ademais, consoante se pode observar, o processo já está regularmente instruído com todos os elementos a qual esta defesa de reporta, (Manual de Instrução, Certificado, Cartas, memorandos, etc...) ou seja, a PETROBRÁS detinha todos

documentos, talvez não de forma centralizada ou mesmo organizada, mas que tinha isto é inquestionável.

Constata-se portanto, que não se trata de ausência de informação do Fabricante, mas sim de falta de comunicação interna na empresa adquirente do Produto, situação pela qual não pode o Fabricante ser penalizado.

Presente, neste caso, a teoria do risco, ou seja, a PETROBRÁS, mesmo não tendo o conhecimento integral do equipamento (como bem destacado face a imensidão de esclarecimentos postulados após o acidente), e, ainda, não possuindo os Manuais do bote de salvamento a bordo da Plataforma, mesmo assim fez um teste com o bote de salvamento.

Ainda que o bote não estivesse em condições adequadas de uso, situação que se apresenta apenas para argumento, o mesmo não poderia, em hipótese alguma, ser inçado se o responsável pela operação não tivesse total conhecimento das especificações técnicas do produto o que restou por completamente evidenciado.

Se, houve problemas na lingas de içamento, outra situação que se apresenta somente para argumento, pois não se reconhece, a análise primária do manual de instruções evidenciaria a aberração que encontrava-se o bote.

Quer se dizer com isto que, a PETROBRÁS não tinha o menor conhecimento sobre o equipamento a qual estava utilizando e assumiu todos os riscos pelo seu uso inadequado, portanto, é a única responsável por qualquer acidente havido em suas instalações, promovidos, ainda, a mandos de seus empregados.

Era de interesse da (PETROBRÁS) que o bote permanecesse permanentemente inçado. Sendo assim, houve formalmente resposta por escrito da empresa Fabricante, a qual destacava que o bote foi desenvolvido para permanecer inçado “... tempo suficiente para subir e descer a embarcação ...”, sendo certo que, para permanecer indefinidamente suspenso, haveria necessidade de troca do material

empregado “... pode ficar suspenso constantemente se for trocado o cabo da “Linga de Içamento” de nylon par um cabo de aço inox, o cabo de aço deverá ser do mesmo diâmetro do cabo de nylon.”.

Nesta seara de discussão, abre-se logicamente um leque de questionamentos, sendo o primeiro: será que o aludido problema, nas lingas de içamento, não foram consequência de um permanente içamento do bote, já que era este o objetivo do cliente (PETROBRÁS)?

A fim de corroborar este questionamento, reporta-se as reiteradas consultas formuladas pelo cliente (PETROBRÁS), as quais foram inclusive, objeto de resposta escrita do fabricante.

Com relação ao turco, equipamento que suspende o bote a fim de colocá-lo na água, alguns depoimentos testemunhais trazem consigo singular registro, que evidencia que a PETROBRÁS não possuía um equipamento em condições a fim de içar o bote.

Vislumbra-se com isto, uma mácula que compromete sobremaneira o Inquérito realizado.

O Relatório elaborado pelo Grupo de trabalho, fls. 122 a 124, o qual fora apresentado ao Encarregado do Inquérito, traz três fatores, que no entendimento do Grupo, contribuíram diretamente para com o Acidente:

O primeiro fator:

“6.1. a “mão” das eslingas do bote não suporta o esforço grande sobre o cabo (Botão Redondo coberto com esganado).” (folha 123)

Em vista desta primeira consideração, pode-se perceber que o GT, coloca em cheque o Certificado específico da DPC – Diretoria de Portos e Costas, em outras palavras, se a Diretoria de Portos e Costas aprova o bote dentro de determinadas especificações é porque este efetivamente esta apto a atender o mercado dentro daquilo

em que se propõe, logo, não entende o fabricante como pode agora tais especificações serem questionadas.

A Diretoria de Portos e Costas, ao aprovar o modelo de bote, inspecionou e testou o equipamento, logo, se o equipamento não garantisse as condições mínimas o mesmo não teria sido aprovado e certificado.

Veja-se ainda, que trata-se de um bote de salvamento, produto que merece a mais detalhada revista técnica.

Por este motivo, não procede a primeira consideração do Grupo de Trabalho.

O segundo fator:

“6.2. As eslingas instaladas no bote não estão de acordo com as eslingas definidas no projeto, (fato não observado até o acidente Sugestão: Convocar o fabricante para esclarecimentos da não conformidade.” (folha 123)

Encontra-se robustamente esclarecido neste processo, que as eslingas utilizadas eram de nylon, o projeto por sua vez e o Certificado estampam claramente que o bote utilizava eslingas de nylon.

A fim de dar maior clarividência sobre este tópico, reporta-se as cartas respostas emitidas pelo fabricante a PETROBRÁS, onde era confirmado que as eslingas eram de nylon sendo certo que para que o bote permanecesse permanentemente inçado as mesmas deveriam ser substituídas por eslingas de inox.

Apresenta-se apenas como argumento, o fato de que, se as eslingas fossem de aço inox, aí sim, teríamos uma eslinga diferente daquela definida no projeto, inobstante ao fato desta última suportar maior peso do que a primeira, regularmente definida no projeto.

O terceiro e último fator:

“6.3. As eslingas por serem contituídas por duas peças e não atenderem ao projeto (Quatro eslingas), fizeram com que ocorresse um esforço acentuado em uma

perna morta do laço da amarração denominada “botão redondo esganado” e do sapatilho, desfazendo a “mão” da eslinga. Sugestão: Substituição da eslinga por aço inox, as dimensões do projeto e convocar o fabricante.” (folha 124)

A última consideração do GT, apresenta a idéia de que o bote estava preso somente por duas eslingas, situação que não é prova da verdade. Consoante se observa, frente as fotos juntadas as folhas 130, 131 e 132, o referido bote possuía a quantidade de eslingas regularmente previstas em seu projeto, ou seja 4 (quatro).

Portanto, visivelmente rechaçado o argumento, bem como a conclusão tirada deste particular, qual seja, de que por este motivo ocorrera “... um esforço acentuado em uma perna morta do laço da amarração denominada “botão redondo esganado” e do sapatilho, desfazendo a “mão” da eslinga.”.

No que se refere a sugestão do GT, apresentada neste tópico, entende o Fabricante que a mesma somente tem cabimento se o Bote permanecer permanentemente inçado.

Talvez, tal sugestão do GT, seja a prova inequívoca de que o Bote efetivamente permanecerá inçado, situação apresentada no item 4.a. supra referido pelo Fabricante.

Ademais, cumpre novamente ressaltar, que por não ter o Fabricante participado da análise criteriosa das condições do bote, posteriormente ao acidente, prejudicado o seu direito de Defesa, bem como prejudicada sua efetiva e real conclusão sobre o ocorrido.

Embora não tenha o fabricante acompanhado nenhuma das inspeções técnicas para apresentação dos Laudos acostados no processo, situação que prejudica por demais o trabalho de defesa, ressalta-se que, ao que parece, haviam quatro lingas no referido bote de salvamento e não duas como referido nos autos.

A análise das fotos juntadas ao processo parecem refutar a tese de duas lingas, pois senão vejamos:

- a) Foto da folha 121,130,131 – o bote encontra-se içado por quatro pontos.
- b) Foto da folha 126 – a proa do bote apresenta duas lingas.
- c) Foto da folha 137 – a popa do bote também apresenta duas lingas.

Confrontando-se tais fotos com o memorial discriminativo, foto do projeto aprovado pela Diretoria de Portos e Costas, folhas 175 e 266, percebe-se que o mesmo, aparentemente, encontra-se em perfeita sintonia, ou seja, não há que se falar em duas lingas, pois as fotos indicam quatro lingas como o projeto aprovado.

Tal situação é apresentada de forma prejudicada, pois o fabricante não teve condições de inspecionar o bote, tampouco o turco, e a plataforma, afim de avaliar com clareza os motivos que culminaram no referido acidente.

Pode-se dizer apenas que, com base nos elementos constantes dos autos, o bote encontrava-se em pleno acordo com o projeto, tendo sido o acidente causado por motivo diverso e não pela falta de lingas como pretende fazer crer o inquérito instaurado.

Deve-se esclarecer, também, que a referência de existir duas lingas partiu sempre da PETROBRÁS, empresa interessada em desvincular-se da culpa pelo acidente ocorrido em suas instalações.

Desta feita, percebe-se, claramente, que as causas do referido acidente se aproximam cada vez mais da má utilização do bote de salvamento (permanentemente içado e com turco inadequado dentre outros possíveis), posto que o produto encontrava-se em perfeita sintonia com o projeto aprovado pela Diretoria de Portos e Costas.

Fundamentada unicamente no Relatório do Grupo de Trabalho que estudou o Bote (fls. 122 a 124), concluiu o Encarregado do Inquérito ser a empresa Fabricante “o **possível** responsável direto pelo acidente...” (grifamos).

Atenta-se que o relatório não foi efetivamente conclusivo, apenas indicou uma possibilidade, uma probabilidade, não sendo, portanto, enfático em indicar o real culpado pelo acidente.

Agora é importantíssimo frisar que mesmo estando todas as diligências correndo ao arrepio do conhecimento do fabricante, ainda assim, há apenas uma probabilidade.

Quer se dizer com isto que, mesmo sendo as diligências conduzidas pelo pessoal da PETROBRÁS, situação esta que já se apresenta como suspeita, ainda assim, o fabricante é apenas o provável responsável pelo acidente.

De acordo com o Laudo de Exame Pericial, a mão da linga de nylon situada na proa a boreste se desfez, ocasionando a soltura da linga da manilha fixada no olhal do casco da embarcação e conseqüentemente do gancho do guindaste, provocando o embicamento da mesma.

Outrora já se destacou, o trabalho do GT encontra-se insofismavelmente prejudicado, haja vista as considerações supra apontadas, bem como em decorrência da conclusiva análise fotográfica impõe-se frente aos argumentos apresentados pelo GT.

Baseada em Relatório de um GT (que não retratou de modo eficaz a causa do acidente ocorrido), o Encarregado do Inquérito, formulou Relatório Conclusivo folhas 202 a 206, que não merece qualquer apreço desta Corte, vale ainda destaque a omissão para com questões de indiscutível relevância como: a) a ausência de equipamento adequado (turco) para movimentação do bote; b) questão relativa a permanência de içamento do bote.

Por todo o exposto o Fabricante não acolhe os termos da Conclusão do inquérito formulado.

De outra banda, merece, ainda, destaque especial o Laudo Técnico requisitado e apresentado à Procuradora da Marinha pelo “Encarregado da Divisão de Controle de Embarcações” (fls. 280/281). Cristalino, portanto, que o responsável pelo acidente é o Chefe da Plataforma, pessoa esta, subordinada única e exclusivamente à PETROBRÁS, razão pela qual, improcede qualquer representação quanto ao fabricante.

A Conclusão contida no Parecer técnico, consoante os argumentos já apresentados na defesa prévia, referendam que o único agente passível de penalidade pelo acidente ocorrido é a PETROBRÁS inexistindo culpa do fabricante.

Ao apresentar as conclusões do Inquérito, o Encarregado reporta-se ainda ao fato de que o Bote, no momento do acidente, estava com sua validade vencida, ou seja, o Certificado tinha validade até 16/06/1998, sendo que o acidente ocorrerá em 08/08/1998.

Inicialmente há de se destacar, que o bote fora vendido para a PETROBRÁS em 08/05/1998. Naquela data, o Certificado a qual reporta-se o Encarregado possuía ampla e plena validade, situação que deve ter sido levado em consideração pelo adquirente (PETROBRÁS) no momento da compra.

Ocorre que, tais Certificados, são sistematicamente renovados junto a Diretoria de Portos e Costas, mais uma situação que não fora levada em consideração pelo Encarregado do Inquérito, ou melhor fora maculada.

Caso, o encarregado do Inquérito, tivesse o zelo de requisitar informações atualizadas de tal Certificado de Homologação junto a Diretoria de Portos e Costas, constataria que tal Certificado encontrava-se em meio aos procedimentos de renovação, ou seja, o referido bote possuía homologação plena.

Como prova, o Fabricante junta em anexo, cópia do atual Certificado de Homologação, expedido pela Diretoria de Portos e Costas, com validade para até 11/12/2003.

Contudo, o argumento trazido à baila pelo Encarregado do Inquérito, deve ser analisado sob outro prisma, qual seja, a PETROBRÁS comprou um bote em 08/05/1998. O referido bote, segundo os registros e documentos internos da PETROBRÁS, os quais foram juntados ao feito, tinha validade até 16/06/1998.

Em outras palavras, valendo-se unicamente dos documentos internos que a PETROBRÁS possuía, pode-se dizer que esta utilizou um bote sem validade naquele momento, ou pior, pôs em risco a integridade de seus funcionários com base em documentos que já se encontravam vencidos.

Pois bem, o certo é que o Certificado não se encontrava vencido como quis fazer crer o Encarregado do Inquérito, sendo certo que, assim como neste caso específico, outros foram, com certeza, as informações e procedimentos incorretos utilizados pela PETROBRÁS e pelo Encarregado do Inquérito na condução deste feito, situação que não pode prosperar desta feita.

No entanto, há no processos indicativos de que a própria Diretoria de Portos e Costas poderia ser culpada por aprovar um produto que não atendesse as necessidades da PETROBRÁS.

Sendo assim, como imputar ao fabricante tal responsabilidade, ou seja, o fabricante produziu um bote devidamente certificado, certificado este que é questionado em sua origem.

Nesta linha de raciocínio, apresentada pelo Mestre de Cabotagem (Supervisor Marítimo), a própria Diretoria de Portos e Costas deveria ser ouvida, pois a ela compete traçar as diretrizes e especificações técnicas das embarcações.

Ao que parece, a PETROBRÁS tem agido de forma negligente e até mesmo imprudente na condução de seus trabalhos, não mantendo Manual de Instruções a bordo da Plataforma e promovendo testes sem o devido e adequado conhecimento técnico dos equipamentos adquiridos.

Sabe-se lá, se os equipamentos adquiridos são aqueles que efetivamente atendem a necessidade da PETROBRÁS.

O fabricante fornece o preço de um produto que lhe é solicitado o qual inclusive possuiu homologação junto a Diretoria de Portos e Costas. No entanto, a má utilização (com galões “bombonas” de água), mau acondicionamento (içado permanentemente em turco), ou mesmo, exposição de terceiros a risco levam a conseqüências que o fabricante não pode assumir.

A PETROBRÁS é responsável pelos atos que causou.

De posse de razoável documentação acerca do acidente ocorrido, pode o Fabricante concluir que:

a) houve má utilização do bote por parte do cliente PETROBRÁS, haja vista que:

- Não possuía um equipamento adequado (Turco) para içamento do bote;
- Conclusivamente, pode-se perceber que o referido bote permanecia per-manentemente içado, situação que como destacado pelo Fabricante em suas cartas respostas ensejaria a troca das lingas de nylon para lingas de aço inox;
- Sequer havia na Plataforma um manual de instruções do uso do equipamento (folha 286 item 1);

b) a conclusão apresentada pelo GT, referendada pelo encarregado do Inquérito, apresenta uma hipótese, sem qualquer cabimento, a qual encontra-se inequivocamente rechaçada pela análise dos próprios autos (ver fotos);

c) a conclusão do Parecer técnico juntado as fls. 280/281 indica de forma sublimada “... que houve negligência por parte dos Chefes da Plataforma...”.

A vista de todo exposto, entende o Fabricante que, a este, não pode ser imputada qualquer responsabilidade no acidente ocorrido, devendo o referido feito ser julgado improcedente.

Em sua defesa a Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRÁS, assim se pronunciou:

Em 21 de novembro de 2000, a PETROBRÁS foi apontada, através da presente representação, como uma das co-responsáveis pelo acidente por negligência, que teria sido materializada através das seguintes omissões:

- a) “... não determinar inspeção de recebimento do bote de resgate, a fim de verificar se estava em conformidade com as especificações do fabricante...”;
- b) “... por não manter seu pessoal devidamente informado e adestrado quanto às recomendações do fabricante...”;
- c) “... por permitir que o bote de resgate fosse manuseado através de equipamento de lançamento não homologado para este fim...”

A questão da inspeção do bote está intimamente relacionada a omissão original da 1ª Representada, que forneceu a 2ª Representada um equipamento certificado em desacordo com o projeto originalmente homologado pelo órgão competente.

Assim, a responsabilidade da PETROBRÁS está atrelada a premissa de que a inspeção do bote realizada de acordo com usos e costumes teria sido capaz de detectar o vício no equipamento, o que, de acordo com provas produzidas nos autos, não correspondem a realidade.

Os depoimentos das pessoas envolvidas na faina revelam que, na realidade, o sinistro ocorreu justamente durante as inspeções de estilo no bote acidentado.

O bote estava sendo justamente inspecionado no momento da ocorrência do sinistro, sendo certo que nenhum dos testes usualmente realizados para o recebimento do equipamento seria capaz de detectar o vício oculto.

Logo, outra não pode ser a conclusão senão a de que a PETROBRÁS não falhou em seu dever de cuidado, efetivamente inspecionado o equipamento antes de sua liberação a nível operacional, merecendo ser declarada a exculpabilidade da 2ª Representada.

Em que pese a documentação do bote não estar completa no momento da faina, há que se igualmente exculpar a PETROBRÁS neste particular.

De fato, conforme o depoimento tanto do Mestre de Cabotagem Eraldo da Cruz Bacelar como o do Chefe da Plataforma Gilberto Duque de Oliveira esclarecem que, de fato, o fabricante foi consultado sobre a realização da faina.

As falhas na documentação do bote não foram decisivas para a ocorrência do acidente, uma vez que o fabricante foi efetivamente consultado sobre a faina, tendo se manifestado de maneira positiva inclusive no que se refere a utilização do guindaste.

Nesta ordem de idéias, fica caracterizada a responsabilidade exclusiva da 1ª Representada, que não só forneceu equipamento defeituoso como também autorizou expressamente a operação do equipamento sob condições diferentes do projeto original, pelo que há de se considerar a exculpabilidade da PETROBRÁS.

Tudo exposto, espera e confia que este E. Tribunal rejeite, por unanimidade, a presente Representação, exculpando-se a PETROBRÁS pela responsabilidade do acidente de navegação, por ser medida de Justiça.

Nenhuma prova foi produzida.

Em alegações finais, a P.E.M. assim se pronunciou:

A 1ª representada assaca preliminar de:

I – inaplicabilidade da Lei nº 2.180/54 ao fabricante por não sentir-se alcançada pela referida norma;

II – de ausência de indicação da penalidade imputada à fabricante;

III – Cerceamento de defesa – consubstanciado no direito de produzir e acompanhar diligências;

IV – ilegitimidade da 1ª Representada em figurar no pólo passivo da relação processual.

Incidentais que ora podemos examinar:

I – Inaplicabilidade da Lei nº 2.180/54 à empresa fabricante do bote de salvação:

Este Órgão acusador se louva na inteligência – “literal”- do art. 10, alínea “e” da suso mencionada Lei – “verbis”

Art. 10 – O Tribunal Marítimo exercerá jurisdição sobre:

In Albis

“i” – toda pessoa jurídica ou física envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, ...

que, por sua obviedade, dispensa quaisquer comentários adicionais.

II – Não nomeação da penalidade aplicada.

Ora, tal preliminar também é produto da falta de intimidade da 1ª Representada, com as lides afetas à jurisdição do Tribunal Marítimo. A Lei em referência traz em, seu bojo, além da descrição do tipo legal, a penalidade aplicável à espécie, que será dosada pelo Tribunal, quando da condenação da parte.

III – Cerceamento de defesa – por não produção de provas e acompanhamento de diligências.

Cabe repetir, o que já dito às escâncaras, aqui e alhures, quanto a ser o inquérito administrativo peça meramente informativa.

Ademais, claro está que a 1ª Representada tomou conhecimento do evento ocorrido em setembro de 1998 (ipsis literis, fls. 231), ainda no início da fase de coleta de provas na Delegacia de Macaé, mantendo-se ausente e silente até quando instada a falar, requerida por este órgão acusador e prontamente determinado por V. Exª, conforme V. ofício de fls. 226, em novembro de 1999.

Poderia, desde o tempo do conhecimento – e ainda na reclamada fase instrutória – ter trazido aos autos todos os elementos probatórios que lhe conviesse produzir. Cabe aqui sufragar o velho adágio: “O direito não ampara aos que dormem...”

IV – Ilegitimidade passiva “ad causam”.

Tal preliminar deve ser rejeitada porque se confunde com o mérito.

No entender deste órgão acusador, a 1ª reclamada faz parte da relação de direito material porque participou do evento, ao fabricar, distribuir e colocar no mercado o bote de resgate certificado, tendo autorizado posteriormente operação diferente do projeto original, matéria de mérito a seguir melhor enfrentada.

No mérito.

A 1ª representada, em minuciosa defesa de mérito, reforça a acusação à PETROBRÁS, 2ª representada que não usou o bote de resgate, conforme as instruções contidas no manual – diga-se de passagem – que se encontrava alhures e não a bordo da P-24, utilizando-o em desacordo com as determinações do fabricante e por aparelho de carga inapropriado.

Da substituição do material das lingas, determinado pela 1ª representada, conforme troca de mensagens por meio de fax entre a PETROBRÁS e Nautiflex, às fls., é importante ressaltar que nenhuma alteração pode ser efetuada em projeto de equipamento homologado sem que antes seja submetido a análise técnica da Diretoria

de Portos e Costas, esta, se necessário, emitirá um novo Certificado de Homologação contemplando a alteração proposta.

Portanto, a substituição do material das lingas de cabo de nylon para cabo de aço inoxidável, ainda que mais resistente que o material original, se mantida a mesma bitola, exige análise da Diretoria de Portos e Costas, que verificará a conveniência da sua substituição. Cabe lembrar que em nenhum momento a Diretoria de Portos e Costas foi consultada sobre qualquer proposta de substituição do material do bote e seus acessórios.

Quanto à defesa da ora 2ª representada, PETROBRÁS, argumenta que a Nautiflex, forneceu a embarcação em desacordo com o projeto que foi originalmente homologado pela Diretoria de Portos e Costas. Esta verificação deveria ter sido realizada antes de se colocar a embarcação na água, através da inspeção de conformidade do material recebido com o que consta nos manuais do produto, o que evidentemente não foi realizado, uma vez que o pessoal da plataforma não possuía os manuais do fabricante.

Assim, sem o manual, o pessoal da plataforma não tinha como saber quantas lingas, o tipo de material utilizado e, sobretudo, se a embarcação poderia permanecer içada ou estivada em berço.

Também não tinham como saber, que o fabricante recomenda, como rotina semanal, a verificação das condições das lingas, manilhas e olhais (fls. 170). O manual é claro ao afirmar que o bote deve permanecer estivado em berço e este fixado à estrutura da plataforma. O manual informa, ainda, que a embarcação possui 4 (quatro) lingas para içamento, conforme se observa às fls. 175. De acordo com as fotos apresentadas 121, 126, 127, 130 e 131, após o acidente, são observadas as 4 lingas, incluindo a que se soltou e provocou o acidente.

Da falta de adestramento de pessoal: a falta de preparo do pessoal fica patente no documento emitido pela 2ª Representada, após o evento, intitulado Relatório de Acidente com Lesão, no item Prevenção, no qual foi anotado: criar procedimento para operações de içamento e descida do barco de resgate com tripulação quando de testes do referido barco (“ex vi” fls. 145).

Da ausência de equipamento de lançamento e embarque adequado: a defesa da 2ª Representada não apresenta qualquer argumento para justificar a ausência de turco para lançamento e embarque do bote de resgate, que deve ser dedicado exclusivamente para este fim.

O turco, além das características estruturais para suportar o peso do bote e sua carga, possui velocidade de arriamento e içamento específicos para a função que exerce (salvamento), que é calculada de acordo com valores atribuições no Código Internacional de Equipamentos Salva-Vidas (código LSA). A obrigatoriedade do seu emprego, assim como do bote de resgate, estão previstos no item 0921 das Normas da Autoridade Marítima para Navegação em Mar Aberto – NORMAM 01, e no capítulo 6 do Código retro mencionado.

A instalação do turco e a verificação da sua compatibilidade como o bote de resgate deve ser acompanhada pela Sociedade Classificadora de plataforma. Essa é uma exigência feita pela Diretoria de Portos e Costas e que consta no verso do Certificado de Homologação com o seguinte texto: “A construção e instalação a bordo do produto em série deverá ser acompanhada por Sociedade Classificadora e estar de acordo com os planos e desenho aprovados por esta Diretoria”.

A ausência deste equipamento teve forte contribuição na ocorrência do acidente, uma vez que a Sociedade Classificadora teria observado a estivagem incorreta do bote de resgate, não só por ocasião da instalação do turco como também por ocasião das vistorias para emissão do Certificado MODU (Mobile Offshore Drilling Unit).

Assim por entender suficientemente comprovadas a culpabilidade de ambas representadas, este Órgão reitera “in totum” os termos de sua exordial, em especial o pedido de condenação dos acusados nas penas da lei e custas do processo.

A Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRÁS em alegações finais reforçou a sua defesa, repetindo os termos ali contidos.

Decisão.

No dia 08 de agosto de 1998, às 12h na bacia de Campos, RJ, durante a operação de içamento através de guindaste de bordo o bote de resgate recentemente adquirido pela PETROBRÁS sofreu uma queda projetando três dos quatro ocupantes de encontro ao piso do convés causando-lhes ferimentos.

A PEM (fls. 300) representou contra Nautiflex Industria, Comércio, Importação e Exportação Ltda. e PETROBRÁS – Petróleo Brasileiro S/A.

A Nautiflex Industria, Comércio, Importação e Exportação Ltda. (fls. 337) argüiu quatro preliminares.

1 - Da inaplicabilidade de norma (Lei nº 2.180/54) ao fabricante.

É sabido que a Lei nº 2.180/54 em seu art. 10 – estabelece que:

10 - O Tribunal Marítimo exercerá jurisdição sobre

c – toda pessoa jurídica ou física envolvido, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação.

Pelo exposto a Nautiflex Industria, Comércio, Importação e Exportação Ltda. está jurisdicionada a Lei nº 2.180/54, não cabendo a afirmação da sua inaplicabilidade.

II - Da ausência de expressa referência da penalidade.

Tal afirmação não harmoniza-se com o que consta no texto legal.

A representação da PEM (fls. 300 a 306) diz claramente que os representados estão enquadrados no art. 15, alínea “a” (mau aparelhamento) e “e” (exposição a risco a

embarcação e das vidas de bordo) e que vê-los, ao final, condenados nas penas da Lei nº 2.180/54 e alterações posteriores.

Efetivamente, o art. 13, I, alínea “b”, da Lei nº 2.180/54, preconiza que: complete ao Tribunal Marítimo:

I - Julgar os acidente e fatos da navegação

a1 - ...

b1 - indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei, ...

Assim, cabe ao Tribunal Marítimo aplicar a pena e sua gradação quando da condenação do representado pela inobservância dos preceitos legais que regulam a navegação; as penas previstas contra o caso, cujo capítulo, em art. 121 a 143 usa se configurando a ausência anunciada, razão porque, a preliminar não deve prosperar.

III - Do cerceamento do Direito de Produzir e Acompanhas as Diligencias. Cerceamento de Defesa.

Tal argumento não procede no inquérito pois não foi indiciada, aparecendo no processo com a citada Representação da PEM, recebido o mandando de citação (fls. 335) a Nautiflex Industria, Comércio, Importação e Exportação Ltda. apresentou as fls. 337 a sua contestação, inclusive argüindo as preliminares; após essa fase somente a outra representada Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRÁS se pronunciou em provas (fls. 36) e em alegações finais (fls. 372); enquanto a Nautiflex permaneceu silente todo esse tempo; representação deve ser rejeitada esta preliminar.

II - Quanto a quarta e última preliminar argüido. Da carência de demanda quanto ao fabricante - ilegitimidade do polo passivo (nessa preliminar) nela é descrita o acidente e rebatida a acusação; conclui-se que ela não deve prosperar uma vez que se confunde com o mérito.

Por todo o exposto as preliminares (todas as argüidas) devem ser conhecidas para lhes negar provimento. Indeferir as preliminares.

Quanto ao mérito conclui-se, por tudo que dos autos consta (fls. 122) que a equipe da P-24, solicitou ao NHPRO – AB/GAB 1, a substituição do bote de resgate, pois o instalado no 40, não atendia ao objetivo a qual se propunha, pois tinha um motor de 25 HP que não desenvolvia velocidade suficiente para um resgate rápido.

Após adquirido o bote foi enviado para P-24 no dia 06 de junho de 1998 onde ficou no convés principal aguardando a confecção e a instalação do turco apropriado, para posterior teste de carga do conjunto (turco/bote de resgate).

Pelo relatório de inspeção 065/98 (fls. 156) o bote da Nautiflex, foi embarcado na plataforma no dia 06/06/98, para substituição do bote de resgate já existente.

O MCB Bacelar (fls. 122) constatando a existência a bordo da P-24 do bote de resgate que segundo ele era mais adequado que aquele que ali estava instalado, procurou com a aprovação da coordenação da P-24 uma forma de operacionalizá-lo para o caso de falta ou de uma falha do bote existente (original). A forma de operação escolhida para lançamento do bote de resgate foi de utilizar o guindaste de bordo, já que inexistia condições de instalá-lo no turco substituindo o bote existente e por não haver a bordo um turco apropriado que acondicionasse em seu berço o bote de resgate recentemente adquirido.

No dia 07 de agosto de 1998 a embarcação foi lançada ao mar, mas no início das operações para cumprir os procedimentos previstos pelo fabricante a faina foi interrompida devido o motor ter apresentado falhas.

Para verificação e correção das deficiências apresentadas no dia 7; foi realizado um novo teste no dia 08 de agosto de 1998.

Durante a operação com o bote de resgate a mão tecida que passa no sapatilho se desfez, desfazendo a lingada e ocasionando a queda da prova do bote, levando a projeção de três dos quatro ocupantes do bote a caírem no piso principal de uma altura de aproximadamente de 5,0 metros; o quarto ocupante ficou segurando no cabo e não caiu.

O laudo de exame pericial indireto (fls. 06/07) realizado pelos peritos da Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, concluiu que a causa determinante foi a mão da eslinga de nylon do novo bote de resgate, localizada na proa a boreste, que se desfez.

Embora no relatório do encarregado do inquérito é considerada como possível responsável pelo acidente a Nautiflex Industria, Comercio, Importação e Exportação Ltda. (fls. 205) e que os certificados de fabricação nº 001/98 (fls. 90) e de aprovação nº 019/96 estavam vencidos, verifica-se que por ocasião do recebimento do bote de resgate dia 06/06/98 ainda estava válido o certificado cuja validade terminaria no dia 16 de junho de 1998 no qual especificou a linga de içamento de nylon usada e que vem inocentar a Nautiflex das acusações formuladas pela PEM, uma vez que o bote foi recebido testado (provavelmente, na base em terra) e levado para P-24 lá ficando até o dia que o Mestre de Cabotagem Bacelar constatando que o bote recentemente adquirido para substituir o existente na P-24 , estava no convés sem nenhuma utilidade resolveu realizar o teste de navegabilidade (feito no dia 08 de agosto) mesmo não dispondo do Manual e da plataforma não ter o turco de lançamento homologado para aquele modelo de embarcação.

O manual do fabricante informa que a embarcação possui 4 (quatro) lingas, entretanto, em perfeito estado, só haviam 2 (duas) lingas para içamento da embarcação.

Essa verificação só foi realizada após o acidente; pois, como a plataforma não possui o manual da embarcação, ainda que parece óbvia, não havia como a tripulação da plataforma, atentar para essa precaução.

Preocupado com a segurança do pessoal da plataforma, e, na possibilidade de ocorrer uma emergência e ter necessidade de abandonar a plataforma sem ter a noção de como se encontrava os botes (o já existente e o novo), o mestre resolveu fazer o teste de navegabilidade, utilizando para isso os recursos de que dispunha na plataforma.

Quando estava sendo realizada o teste, ocorreu o acidente, que pelo exposto acima decorreu de caso fortuito, razão porque, devem ser rejeitados os termos da Representação, exculpar os representados e mandar arquivar os autos.

Assim,

A C O R D A M os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente e fato: queda de bote de resgate de plataforma que estava em teste causando ferimentos nos seus ocupantes; b) quanto à causa determinante: caso fortuito; c) decisão: indeferir as preliminares. Julgar que o acidente/fato decorreu de caso fortuito. Exculpar Nautiflex Industria, Comércio, Importação e Exportação Ltda. e PETROBRÁS – Petróleo Brasileiro S/A. Arquivar os autos. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 02 de outubro de 2003.

JOSÉ DO NASCIMENTO GONÇALVES  
Juiz-Relator

WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR  
Almirante-de-Esquadra (RRm)  
Juiz-Presidente

(Continuação do acórdão referente ao Processo nº 18.130/1999.....)

-----

-----