

L/M “CAVALO MARINHO I”. Tombamento e naufrágio parcial com perda total da embarcação e 19 mortes. Instabilidade da embarcação por problemas construtivos não detectados por falta de um estudo de estabilidade e de prova de inclinação depois de a terem submetido a uma extensa reforma. Janelas do salão inferior que quando consideradas como ponto de alagamento progressivo demonstra que a embarcação não atendia ao critério de estabilidade determinado pela NORMAM-02/DPC mesmo sem nenhum passageiro a bordo. Negligência e Imprudência dos representados que de tão graves caracterizam dolo eventual. Condenação.

Vistos e relatados os presentes autos.

Tratam os autos de um severo adernamento que culminou no tombamento e, em seguida, no naufrágio parcial de uma embarcação usada no transporte de passageiros entre a Ilha de Itaparica e a cidade de Salvador, BA, ocorrido por volta das 06h40min do dia 24 de agosto de 2017, uma quinta-feira, que resultou em 19 mortes, em 59 passageiros feridos e na perda total da embarcação.

Envolveu-se no acidente a lancha a motor “CAVALO MARINHO I”, com 18,64m de comprimento, 5,1m de boca e 76 AB, casco construído em madeira, classificada para o transporte de passageiros em navegação interior Área 1, inscrita na CPBA sob a propriedade de Cleide Costa dos Santos Galvão e armada pela CL Empreendimentos EIRELLI-EPP, cujo sócio administrador é Lívio Garcia Galvão Júnior. A relação de parentesco entre a proprietária e o armador não consta dos autos, mas ambos residem no mesmo endereço e estão patrocinados pelo mesmo advogado (procurações de fls. 86 e 941). No dia do acidente a documentação da embarcação estava em dia, assim como sua tripulação estava completa segundo o CTS. Era comandada pelo MAC Osvaldo Coelho Barreto.

Durante o Inquérito sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN) instaurado pela Capitania dos Portos da Bahia (CPBA) foram ouvidas 46 pessoas, entre passageiros, tripulantes, empregados da armadora lotados em terra, o sócio administrador da empresa armadora, a proprietária da lancha, tripulantes das embarcações que

prestaram socorro, além do Engenheiro Naval responsável técnico pelos planos da embarcação, o proprietário do estaleiro onde fizeram as últimas modificações no casco e o presidente da associação de classe dos empresários de transportes marítimos da Bahia, a ASTRAMAB. Foi feita, também, uma acareação entre o proprietário do estaleiro onde foram feitas alterações na embarcação em 2015 e o sócio administrador da empresa armadora (fl. 931) e o comandante foi ouvido duas vezes.

Com base nos depoimentos colhidos apurou-se que a L/M “CAVALO MARINHO I” largou às 06h30min do Terminal Marítimo de Mar Grande, localizado no Distrito de mesmo nome, no município de Vera Cruz, na Ilha de Itaparica, BA, com destino ao Terminal Turístico Náutico da Bahia, localizado no Bairro do Comércio, em Salvador. Levava a bordo 116 passageiros e 4 tripulantes, sendo que um número estimado de 25 passageiros se encontrava no convés inferior enquanto os outros 91 passageiros estariam sentados no convés superior. Não levavam carga a bordo e estima-se que os passageiros levassem consigo somente seus objetos pessoais.

Por volta das 06h35min a embarcação passou pelo través do Farol de Mar Grande, limite das águas protegidas pelo recife de corais, momento em que começou a chover forte afetando a visibilidade, obrigando a tripulação a baixar as safenas do lado direito (lado de boreste) a fim de proteger da chuva os passageiros sentados no convés superior. Segundo o depoimento do comandante, o vento vinha do quadrante SSE e incidia sobre o costado pela alheta de boreste da lancha com rajadas de até 17 nós, aprumou a lancha para o destino no rumo usual, de 060° e por volta das 06h44min, quando passavam por sobre um banco de areia e pedras que fica na saída de Mar Grande, cerca de 400m ao largo do farol, a lancha teria sido atingida por uma forte onda que a fez desviar de seu rumo e enquanto o comandante tentava fazer a correção do rumo a lancha foi atingida por uma segunda onda que provocou um forte adernamento para bombordo e antes que conseguisse retornar à posição de navegação foi atingida pela terceira vez por boreste, causando seu tombamento lateral, permanecendo num ângulo de 90° conforme disseram as testemunhas.

Os passageiros que estavam no convés superior e os tripulantes caíram na água nesse momento e a embarcação passou a admitir água em grande quantidade pela escada que dá acesso ao convés inferior. A lancha mesmo adernada para bombordo e ainda bastante açoiada pelas ondas continuou flutuando e foi levada pela correnteza até encalhar sobre a barreira de corais que fica mais ao sul do Terminal de Mar Grande. O socorro começou a ser prestado por diversas embarcações somente cerca de uma hora

depois.

Os passageiros contaram em seus depoimentos os momentos de pânico e o drama para se salvarem e salvarem uns aos outros, relatando como se seguraram aos objetos que flutuaram, a dificuldade para vestirem os coletes salva-vidas e a ajuda que receberam dos tripulantes para subirem nas balsas rígidas até a chegada do socorro. Contaram também que a lancha que saiu de Salvador para Mar Grande no mesmo horário, assim como a lancha que saiu de Mar Grande em direção a Salvador às 07h não os avistou, apesar de terem sinalizado com os braços, utilizando os apitos presos aos coletes salva-vidas e até mesmo por meio de disparos de arma de fogo efetuados por dois policiais que estavam a bordo.

Todas as testemunhas em uníssono disseram que a lancha não se chocou com nenhum objeto e que não houve água aberta antes do emborcamento. Disseram também que o motor e o aparelho de governo funcionavam normalmente e, assim, não seriam falhas nesses sistemas que causaram o acidente.

A maior parte dos passageiros e os tripulantes concordaram que quando largaram de Mar Grande o tempo não era impeditivo para a travessia, alguns dizendo que não chovia, outros dizendo que garoava e todos confirmaram que quando passavam pelo través do farol o tempo virou e passou a chover forte com muito vento.

Os tripulantes afirmaram que a causa determinante para o acidente teria sido a soma do deslocamento dos passageiros para bombordo para se abrigarem da chuva com o açoite das ondas por boreste.

Para a maioria dos passageiros a causa do acidente foi o fato de terem colocado aquela lancha para fazer a travessia naquela condição de tempo, pois a “CAVALO MARINHO I” seria considerada por eles de menor porte em relação às outras da mesma armadora e muito velha. Eles negaram em seus depoimentos que tivessem se deslocado de um bordo para o outro, uma vez que uma linha de bancos fixados no meio do convés atrapalharia tal ação.

Alguns passageiros relataram, ademais, que tinham o hábito de fazer aquele percurso e que já conheciam a lancha “CAVALO MARINHO I” que se caracterizava por ter uma banda para bombordo e por isso disseram que ela era “meio tortinha”. Destacam-se os depoimentos seguintes:

Suel Silva de Jesus (fl. 68/70), Engenheiro de Pesca: Perguntado se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que não, porém, a embarcação, mesmo em

mar calmo e condições favoráveis de tempo, apresenta uma inclinação para um dos bordos. Perguntado se, no momento do acidente, percebeu o deslocamento de passageiros para um dos bordos da embarcação (lados) e por qual motivo? Respondeu que sim. Os passageiros foram arremessados do lado de boreste para o meio da embarcação e para bombordo. Perguntado se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo? Respondeu que acredita que estava dentro da capacidade de passageiros, mas acrescentou que os bancos do convés superior estavam todos ocupados e que havia passageiros em pé, inclusive o depoente. Perguntado se foi a primeira vez que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”? Respondeu que já viajou várias vezes. Perguntado se das outras vezes que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”, observou a existência de algum problema na mesma? Respondeu que a embarcação é muito instável, sendo que qualquer onda que a atinge a faz balançar muito. Acrescentou que, há cerca de um mês antes do acidente, estava embarcado na mesma lancha “CAVALO MARINHO I” quando a mesma foi atingida por uma onda e quase adernou, tendo entrado água no convés inferior.

Edivaldo Souza Conceição (fls. 123/126), Analista de Servicedesk: Perguntado se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que usa a lancha desde criança e sempre percebeu que a embarcação é inclinada para o lado esquerdo. Perguntado se das outras vezes que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I” observou a existência de algum problema na mesma? Respondeu que era uma lancha que navegava sempre de lado e balançava muito.

Joisy Elem Oliveira da Silva (fls. 131/133), estudante: Perguntada se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que a lancha é torta para o lado esquerdo. Perguntada se foi a primeira vez que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”? Respondeu que já viajou inúmeras vezes e que, inicialmente, a lancha era usada como reserva. Perguntada se das outras vezes que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I” observou a existência de algum problema na mesma? Respondeu que sempre percebeu que a embarcação é inclinada para o lado esquerdo. Perguntada na opinião do depoente, se sabe informar qual a causa do acidente, isto é, porque o acidente ocorreu? Respondeu que foi uma soma de fatores, decorrentes do estado do mar e das condições de navegação da lancha, pois a lancha é torta, muito leve e alta.

Moacir de Jesus Trindade (fls. 138/141), Aquaviário na categoria de

Marinheiro Auxiliar de Convés, viajando na condição de passageiro: Perguntado se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que a embarcação, mesmo sem passageiros, já possui um adernamento permanente para bombordo. Perguntado se deseja acrescentar alguma declaração ao que já foi dito? Respondeu que acredita que a embarcação sofreu alterações estruturais, tais como, substituição de um motor GM por dois motores, colocação de um tanque de combustível na proa, alteração da estrutura da popa para comportar os dois motores e retirada do lastro da embarcação.

Valdemar Alves Freitas Junior (fls. 148/150), policial militar: Perguntado se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que por ocasião do embarque dos passageiros a embarcação tende a ficar mais inclinada do que as demais embarcações que fazem a travessia. Acrescentou que quando a embarcação está navegando percebe-se que não tem estabilidade. Perguntado se das outras vezes que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I” observou a existência de algum problema na mesma? Respondeu que só percebeu o problema de estabilidade, pois a lancha balança muito.

Meire Reis Ramos Souza (fls. 190/192), Administradora: Perguntada se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que a embarcação já apresentava inclinação para o lado direito. Perguntada se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo? Respondeu que não havia excesso de passageiros, mas que havia muita gente na parte de cima porque muitas pessoas não gostam de viajar no porão (convés inferior). Acrescentou que ao chegar à lancha já não havia lugar para sentar no convés superior. Perguntada se foi a primeira vez que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”? Respondeu que já viajou diversas vezes na lancha. Perguntada se, da outra vez que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”, observou a existência de algum problema na mesma? Respondeu que observava que a lancha era torta e é muito antiga.

Elton Bonifácio de Jesus (fls. 197/200), Aquaviário, na Categoria de Marinheiro Auxiliar de Convés, viajando na condição de passageiro: Perguntado se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que estava adernada para bombordo.

Jorge Augusto Santana Pereira de Oliveira (fls. 223/225), Supervisor de Vendas: Perguntado se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que no

terminal a lancha sempre fica inclinada para o lado por onde os passageiros entram e só fica “certa” quando os passageiros se sentam. Disse que a lancha não tem estabilidade.

Maria Renilda Ferreira Santana (fls. 287/289), Assistente Administrativo: Perguntada se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que estava inclinada para o lado direito, ou seja, o lado de acesso dos passageiros à embarcação. Perguntada se foi a primeira vez que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”? Respondeu que já viajou várias vezes. Perguntada se das outras vezes que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I” observou a existência de algum problema na mesma? Respondeu que sim. A inclinação que a lancha possuía, as lonas rasgadas, os bancos estreitos e o cheiro de óleo queimado, além do péssimo estado da lancha.

Sílvio Scofield Souza de Sá Oliveira (fls. 307/309), Arquiteto: Perguntado se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que não percebeu, mas que uma das lanchas é inclinada para o lado direito. Perguntado se foi a primeira vez que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”? Respondeu que não. Perguntado das outras vezes que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I” percebeu algum problema? Respondeu que a sensação era que a embarcação não deveria está ali. Que existem outras lanchas melhores e não entendia porque a empresa não utilizava.

Tamires Lobo Moreira (fls. 360/362), Estudante: Perguntado se antes do acidente observou algum problema na lancha “CAVALO MARINHO I”, tais como redução da velocidade, trepidação e diminuição do balanço? Respondeu que a lancha sempre foi torta e as madeiras rangiam muito. Perguntado se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que sim, para o lado esquerdo. Perguntado se foi a primeira vez que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”? Respondeu que não. Perguntado se, das outras vezes que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”, percebeu algum problema com a embarcação? Respondeu que o de sempre, a embarcação torta e rangendo muito.

Josiene Ramos de Souza (fls. 430/432), Autônoma: Perguntada se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que era inclinada para o lado esquerdo. Perguntada se foi a primeira vez que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”? Respondeu que várias vezes, porque a embarcação fazia o horário de 06h30min.

Perguntada se das outras vezes que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I” percebeu algum problema com a embarcação? Respondeu que só percebia que a embarcação era torta para o lado esquerdo.

Michelle Silva Amorim (fls. 440/442), Técnica de Enfermagem: Perguntada se ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande a embarcação estava adernada para um dos bordos (inclinada para um dos lados)? Respondeu que estava inclinada para o lado esquerdo. Perguntada se foi a primeira vez que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I”? Respondeu que várias vezes, mas que já desistiu de viajar umas quatro vezes em razão da lotação. Perguntada se das outras vezes que viajou na lancha “CAVALO MARINHO I” percebeu algum problema com a embarcação? Respondeu que o fato da lancha ser inclinada para o lado esquerdo e da madeira da embarcação ser velha.

O MAC Elísio Gonçalves Penha, comandante da lancha “VERA CRUZ”, afirmou em seu depoimento (fls. 401/403) que largou de Mar Grande para Salvador no primeiro horário, às 05h e retornou de Salvador no horário das 06h35min e atracou no terminal de Mar Grande às 07h20min. Disse que tanto na ida como na volta o mar estava navegável, apesar de estarem sob chuva, nevoeiro e vento forte. Levava a bordo cerca de 160 passageiros e por causa da chuva estava com as sanefas fechadas, motivo pelo qual ninguém a bordo teria avistado os naufragos. Disse que em situação de baixa visibilidade como naquele dia as lanchas passam muito longe umas das outras, por isso não estranhou não ter cruzado com a lancha “CAVALO MARINHO I” durante a travessia. Afirmou que por volta das 07h30min a notícia do acidente chegou ao terminal, ele desatracou a lancha “CAVALO MARINHO III” para o local e conseguiu resgatar dez passageiros que estavam sobre o teto da “CAVALO MARINHO I” que havia se soltado, jogando para o mar outras balsas rígidas, sendo impedido pelo calado de se aproximar mais, pois a maré a essa altura já havia baixado. Voltou com os passageiros para o terminal de Vera Cruz, onde foram atendidos pela equipe médica.

Relato semelhante foi feito pelo comandante Adailton Roque da Silva (fls. 416/418) e pelo marinheiro Roberto Carlos de Souza (fls. 503/504), tripulantes da lancha “JOANA ANGÉLICA I”, que largou do terminal de Vera Cruz para Salvador naquele dia no horário das 07h. O comandante disse que estaria fechado dentro da cabine de comando por causa da chuva e ele e o marinheiro afirmaram que ninguém a bordo teria avistado pessoas no mar ou escutado os disparos de arma de fogo feitos pelos passageiros da embarcação que naufragou, tendo tomado conhecimento do acidente quando ouviram o comandante da lancha “CAVALO MARINHO III” chamar a Capitania dos Portos da

Bahia pelo canal 16 do VHF por volta das 07h30min. Como a Capitania não estava recebendo a chamada da “CAVALO MARINHO III”, eles teriam feito o contato com a Capitania, passado um número de telefone celular e passado o restante das informações para um militar da Capitania por telefone. Eles afirmaram, ainda, que a bordo de sua lancha havia uma passageira passando mal, sendo socorrida por um passageiro que era médico, motivo pelo qual teriam acelerado para chegar mais rápido a Salvador, onde atracaram por volta das 07h45min. Disse que depois de desembarcar os passageiros retornaram imediatamente para o local do acidente a fim de auxiliar no socorro, onde encontraram as lanchas “CAVALO MARINHO III”, “VERA CRUZ” e “COSTA DO SOL” ou “NOSSA SENHORA DA PENHA”, tendo auxiliado no recolhimento dos pertences dos passageiros e a fazer buscas por vítimas.

Os três disseram que não há um procedimento de emergência para o caso de uma embarcação que faz aquele trajeto não chegar ao destino na hora prevista ou no caso de acidentes.

A mesma afirmação foi feita pelos empregados da armadora responsáveis pela venda de bilhetes e pelo controle de embarque dos passageiros nos terminais dos dois lados da baía, Bruno Patric São Bernardo Campos (fls. 381/383), Carmelito Santana Alves (fls. 391/393), Rômulo Lima de Albuquerque (fls. 489/490) e Eldon Coelho Bastos (fls. 496/497), que disseram, ademais, que nos terminais não existe um rádio VHF para comunicação com as lanchas. Os dois empregados da bilheteria de Salvador disseram, inclusive, que não há ninguém responsável no terminal por controlar a chegada e a saída das lanchas, apesar de haver um cronograma de viagens e que quando a lancha “CAVALO MARINHO I” não atracou no seu horário teriam tentado falar com um dos bilheteiros do lado de Itaparica sem sucesso e que por volta das 07h50min um grupo de policiais chegou ao terminal, foi quando souberam do acidente.

O Coordenador de Operações da CL Transporte Marítimo, Sr. Odirleandro Conceição do Carmo dos Santos (fls. 297/299), empregado da armadora das lanchas que coordena os trabalhos em terra, afirmou em seu depoimento que a reforma da embarcação “CAVALO MARINHO I”, realizada em 2015 consistiu na troca da quilha, substituição de um motor GM por dois motores MWM modelo 229, pintura geral, troca dos braços das cavernas, acréscimo de dois paus condutores devido a inclusão de mais um motor, troca da instalação elétrica, substituição do painel de instrumentos da cabine de comando e tábuas do fundo. Quando lhe foi perguntado se havia um engenheiro naval responsável técnico supervisionando essa reforma, respondeu que não, pois a reforma foi sob medida

e não mexeu na estrutura. Disse também que nessa reforma não foi instalado o lastro sólido, tendo esse sido instalado por empregados da armadora em 2017 e que não foi alterada a largura da popa. E quando lhe foi perguntado que tipo de adaptação foi feita na popa da embarcação para que coubessem os dois motores MWM, respondeu que a inclusão de mais dois paus condutores, um em cada bordo. Disse também que a escolha da lancha que fará a travessia no dia seguinte é feita de acordo com a demanda e que a “CAVALO MARINHO I” era a mais adequada em razão do baixo número de passageiros que procuram a travessia no horário das 06h30min, mas que o comandante poderia trocá-la por outra que estava no ponto de fundeio caso achasse que as condições climáticas exigissem.

Além de todas as pessoas acima, foram ouvidos também o proprietário do estaleiro onde fizeram as alterações na lancha no ano de 2015, Sr. Benedito Eduardo Mendes Rocha (fl. 74/75). A ele foi perguntado qual o último serviço realizado na embarcação “CAVALO MARINHO I” e ele respondeu que de abril a dezembro de 2015 foi feita uma reforma geral, com os seguintes serviços: troca da quilha por madeira de oiti; troca do pau condutor central por madeira de jaqueira; colocação de dois paus condutores laterais de jaqueira para dar passagem ao eixo propulsor; troca de todo o tabuado do casco por madeira olandim; troca de 70% do cavername (braços e cavernas) por madeira de jaqueira, sendo que a maior parte trocada foi do través para a popa; troca do espelho de popa por madeira jaqueira; reforma completa dos conveses inferior e superior; substituição da roda de proa por madeira de jaqueira; reforma da cabine de comando; troca do assoalho da praça de máquinas por compensado; substituição de um motor GM por dois motores MWM 229 turbo, aumento da largura da popa em 30 (trinta) centímetros (15 centímetros para cada lado) para receber os dois motores e os paus condutores laterais; e retirada de oito bancos do centro do convés inferior. Disse, ademais, que o Sr. Lívio Garcia Galvão, chamado por ele de proprietário da embarcação, era o responsável por fiscalizar o serviço e que fazia uma fiscalização semanal a fim de verificar o andamento dos serviços, sendo que o Gerente Léo comparecia duas ou três vezes na semana para verificar os serviços e levar material. Quando indagado sobre o responsável técnico disse que o Engenheiro Naval Caribé supervisionou o serviço e foi quatro vezes no estaleiro para verificar as medidas.

A ele também foi perguntado se sabia informar se a embarcação “CAVALO MARINHO I” apresentava adernamento para um dos bordos e, se positiva a resposta, qual seria a inclinação e ele respondeu que apresentava leve inclinação para bombordo,

mas que não lembra a inclinação. Acrescentou que a inclinação era pouca, pois com duas bombonas de 50 kg conseguia equilibrar a embarcação.

Ao engenheiro naval que assina a documentação de responsabilidade técnica, Henrique José Caribé Ribeiro (depoimento às fls. 249/253) foi indagado se acredita que essas mudanças realizadas em 2015 podem ter afetado diretamente nos resultados encontrados na prova de inclinação, feita anteriormente por ele em 2012, por ter alterado o peso leve da embarcação e, conseqüentemente, todo o estudo de estabilidade anteriormente apresentado. Ele disse que não tinha dados para responder a essa pergunta em função de não ter acompanhado o reparo. No entanto, admitindo-se que a forma do casco foi mantida, as modificações seriam irrisórias do ponto de vista da alteração do peso leve e do estudo de estabilidade. A ele foi perguntado também se após a reforma realizada em 2015 foi realizado novo teste de inclinação e ele confirmou que não e que não seria necessário, uma vez que não teria sido informada alteração do peso leve, complementando a resposta dizendo que “a norma, inclusive, permite que não se faça nova prova desde que a avaliação percentual de peso se mantenha em até dois por cento do peso leve”.

Prosseguindo em seu depoimento, ao ser indagado se ele não considerava a possibilidade de ter sido alterado o Centro de Gravidade (CG) da embarcação depois de um serviço tão grande, respondeu que na hipótese de ter sido mantida a mesma forma do casco, não haveria variação substancial da mudança do CG.

Foi o Engenheiro Caribé confrontado, também, com a alínea f do Item 0318 da NORMAM-02/DPC, que o obrigaria a apresentar uma estimativa teórica da variação do peso e da posição vertical e longitudinal do centro de gravidade da embarcação leve, em função das alterações introduzidas, mesmo não realizando um novo teste de inclinação. Perguntou-se, então, por que esse documento não foi apresentado após a reforma de 2015 e ele respondeu que não apresentou a estimativa teórica, pois na adição do peso baixo do motor a variação provocada seria infinitesimal, além de melhorar o centro de gravidade.

Quando a ele foi perguntado se a tabela de cotas e o plano de linhas apresentado em documentos correspondem ao casco da “CAVALO MARINHO I”, ele respondeu que, admitindo que não houve modificação da forma, a tabela de cotas e o plano de linhas corresponderiam e que a ele não teria sido informado e, assim, não acompanhou o reparo da embarcação, logo, na ausência dessa informação, seria impossível para ele deduzir que houve alteração da forma do casco.

Também lhe foi perguntado se avaliou a realização de um novo teste de inclinação ou análise da estabilidade quando da colocação de um segundo motor na embarcação e ele respondeu que a instalação do motor estava dentro do limite de dois por cento do peso leve (750 Kg), por isso não houve necessidade de realização de nova prova de inclinação e que teria sido mantida as condições permitidas pela norma, uma vez que a estabilidade foi melhorada e não prejudicada (a altura do Centro de Gravidade foi reduzida), por isso o estudo de estabilidade anterior foi mantido.

Quando lhe perguntaram se tinha conhecimento que a “CAVALO MARINHO I” tinha pequena banda permanente para bombordo em sua condição leve, conforme haviam declarado algumas testemunhas ouvidas, disse que essa banda permanente não existia, pois na prova de inclinação ela não havia sido detectada. Ainda nesse tema, perguntaram, então, se, na hipótese de a “CAVALO MARINHO I” ter uma pequena banda permanente para bombordo em sua condição leve, se esse aparente desequilíbrio poderia alterar as curvas de estabilidade que ele calculou e apresentou em seu Estudo de Estabilidade Definitivo, tendo respondido que não possui dados para responder ao questionamento, mas que considerando-se uma banda desprezível, o impacto sobre os estudos seria igualmente irrelevante.

Na oitiva do sócio administrador da sociedade empresária armadora, Sr. Lívio Garcia Galvão Júnior (fls. 82/85) foi perguntado quem seria o engenheiro naval Responsável Técnico pelo acompanhamento da reforma realizada na embarcação “CAVALO MARINHO I” no ano de 2015 e ele respondeu que a reforma não contemplou mudanças estruturais na embarcação e só foram substituídas peças que apresentavam desgaste natural e 01 (um) motor GM por 02 (dois) motores MWM modelo TD-229/6. Acrescentou que não houve alteração estrutural, mas que a adequação dos documentos em função da colocação dos motores foi feita pelo Engenheiro Caribé, que esteve no local em algumas oportunidades. Quando indagado quem supervisionou o andamento dessa reforma realizada no ano de 2015, respondeu que ele mesmo em conjunto com o Supervisor de Operação, Sr. Odirleandro e o proprietário do Estaleiro, Sr. Benedito. Afirmou que os serviços realizados durante a reforma da embarcação “CAVALO MARINHO I” em 2015 foram a substituição da quilha, dos corais, dos braços e cavernas que precisavam ser trocados, do taboado, do rodado de proa e de um motor por outros dois os motores, além de todo o calefeto, a instalação elétrica e mecânica, a troca do painel da cabine de comando e das manetes dos motores e uma pintura geral, mas que não teria sido feita nenhuma alteração estrutural, negando ter sido alteradas as

dimensões da boca à ré, com aumento de 15 centímetros para cada bordo, como teria dito o proprietário do Estaleiro, Sr. Benedito.

Ao ser perguntado acerca da última prova de inclinação da embarcação “CAVALO MARINHO I”, respondeu que teria sido realizada em 2012, sem se recordar o local e que nessa ocasião não foram instalados lastros sólidos na embarcação no intuito de melhorar seu equilíbrio ou para trimá-la. Ainda sobre a instalação de lastro, disse que foram instaladas pedras encaixadas entre as cavernas da popa, distribuídos para os dois bordos a partir da sobrequilha da embarcação, com aproximadamente 300 quilogramas de peso. Acrescentou que o serviço foi realizado entre maio e junho de 2017 e foi para melhorar a manobrabilidade da embarcação e que devido à colocação de dois motores, teve que melhorar a manobrabilidade da embarcação por meio da colocação de pesos, com aproximadamente 100 (cem) quilogramas, nas laterais da sobrequilha. Acrescentou que o serviço foi realizado entre maio e junho de 2017 e que esta informação seria verificada pelo engenheiro naval para inclusão nos planos da embarcação e que teria conversado com o engenheiro sobre a dificuldade de manobrabilidade da embarcação decorrente da colocação dos motores e que o mesmo orientou o depoente sobre o procedimento, semelhante que já havia sido feito com outras embarcações, de colocação do lastro sólido. Porém, devido a procedimento cirúrgico ao qual ele foi submetido, não teria sido possível concluir o procedimento de inclusão do lastro nos planos da embarcação.

Por fim, foram ouvidos também a proprietária da lancha, Sra. Cleide Costa dos Santos Galvão (fls. 937/938), que disse que a arrendou ao armador e que não acompanha sequer sua manutenção e um diretor da associação de classe dos armadores de lancha que fazem travessias na Bahia, a ASTRAMAB – Associação dos Transportadores Marítimos da Bahia, Sr. Francisco das Chagas Jacinto (fls. 945/947), que de relevante para o deslinde desse acidente descreveu o papel da entidade e que somente os operadores em conjunto com a ASTRAMAB podem suspender a travessia segundo as previsões meteorológicas obtidas via Climatempo e pelas emissões feitas pela Marinha, mas que naquele dia a associação não tomou conhecimento de nenhum aviso de mau tempo emitido pela Marinha ou qualquer outro aviso de condições adversas de tempo, não havendo, assim, necessidade de suspensão das travessias. O diretor da ASTRAMAB disse também que inexistente um procedimento de emergência para o caso de acidentes com embarcações nessas travessias, dado o fato da baixíssima incidência de tais acidentes nos últimos 50 anos.

Além da farta prova testemunhal e documental, da qual se destaca a cópia dos Estudos de Estabilidade Definitivo e do relatório da Prova de Inclinação, datados de 2012 e a cópia do Memorial Descritivo da embarcação, datado de 2015, todos firmados pelo Engenheiro Henrique José Caribé Ribeiro, o inquérito é instruído pelo Laudo de Exame Pericial Direto firmado por uma junta de peritos designada pelo Capitão dos Portos da Bahia e pela Diretoria de Portos e Costas, formada pelo Capitão de Fragata Engenheiro Naval Fernando Emanuel Cavalcante Benites, o Inspetor Naval e Capitão de Longo Curso Osmar da Silva Cavalcante, o Primeiro-Tenente e Engenheiro Naval Pedro Mesquita Soares Campos, além do Capitão de Corveta (RM1-T) Reginaldo Costa Filho, da Capitão-Tenente (T) Helenilde de Lima Silva Gomes, dos 2º Sargentos (MO) Daniel Fernandes da Silva e (HN) Evandro dos Santos Ferreira e da Inspetora Naval Sabrina Domingos Fonseca.

A perícia direta foi feita na lancha “CAVALO MARINHO I” entre os dias 25 e 28 de agosto de 2017 enquanto o casco ainda se encontrava encalhado sobre a barreira de corais localizado ao sul do terminal de Mar Grande. Os peritos a encontraram com um grande rasgo no costado por boreste a meia nau, por onde acessaram o interior do casco, avaria causada, segundo os peritos, pelo choque contra os corais, uma vez que não houve relatos de água aberta antes do adernamento pelas dezenas de testemunhas oculares ouvidas. Encontraram também algumas desconformidades com os planos aprovados da embarcação, como bancos montados transversalmente, lastro não previsto no plano e estudo de estabilidade como roletes de cimento estivados sob o compartimento dos passageiros e pedras cortadas soltas acumuladas no lado de bombordo da Praça de Máquinas e abaixo do casario do comando. Anotaram a grande quantidade de coletes salva-vidas que ainda se encontrava na embarcação, indicando que os passageiros não tiveram tempo hábil para vesti-los. Ressaltaram também que o manete do acelerador estava acionado, que o teto da casaria do convés principal havia sido arrancado durante o acidente e que houve a perda total da embarcação.

Os peritos apuraram que no dia do acidente a região estava sob a influência de um sistema frontal quase estacionário sobre o oceano que causava instabilidade atmosférica com chuvas e vento com rajadas de até 16,7 nós e ondas de até 1,9 m em intervalos entre 8,6 e 9 segundos, condições consideradas atípicas para a região, mas não havia sido emitido pelo Serviço Meteorológico Brasileiro nenhum aviso de mau tempo válido para a área ECHO, compreendida entre Caravelas e Salvador. No dia a maré alta foi às 05h21min (2,5m) e a baixamar foi às 11h26min (0,2m), medidos no porto de

Salvador, no interior da Baía de Todos os Santos.

Na perícia consta a qualificação das dezenove vítimas fatais do acidente, sendo três homens com idades entre 35 e 68 anos, treze mulheres com idades variando entre 20 e 70 anos e três crianças, todas mortas por afogamento. Há também o elenco de todos os feridos, com sua qualificação e descrição dos ferimentos. Consta na perícia, ademais, que haveria uma menina de 12 anos de idade desaparecida, informação depois desmentida pela Polícia da Bahia, que conseguiu apurar que a menina não teria embarcado.

Os peritos fizeram um resumo do histórico de vistorias que a embarcação foi submetida desde 2011, quando seu TIE foi alterado para constar a Sra. Cleide C. S. Galvão como nova proprietária, destacando que novos planos da embarcação teriam sido apresentados em janeiro de 2012, alterando a lotação de 134 para 160 passageiros. Em janeiro, fevereiro e abril de 2016 teriam sido feitas vistorias em seco e flutuando, quando foram feitas algumas exigências para adequação na documentação pelo Grupo de Vistoria e Inspeção da CPBA, que foi apresentada com a chancela do Engenheiro Naval Responsável Técnico, havendo na perícia os detalhes do pedido de alteração na embarcação feito pelo armador e as novas vistorias antes da emissão do CSN com validade até 2020. Descrevem também as modificações feitas na embarcação pelo armador sem adequação dos planos e sem a anuência da Autoridade Marítima, como a instalação de lastro de pedras e de bancos no convés inferior e a instalação de dois motores em lugar de um que havia anteriormente.

Os peritos passaram, então, a analisar o Estudo de Estabilidade Definitivo, o Plano de Linhas, o Plano de Arranjo Geral e os resultados das Provas de Inclinação e das Curvas Hidrostáticas elaborados pelo Engenheiro Naval Responsável Técnico Henrique José Caribé Ribeiro que foram apresentados à CPBA em janeiro de 2012, a fim de verificar se a embarcação cumpria os critérios de estabilidade intacta para navegação interior Área 1, exigidos pela NORMAM-02/DPC e encontraram diversas inconformidades, esclarecendo que o critério de estabilidade estabelecido na norma para embarcações empregadas em navegação interior possui cinco itens obrigatórios a serem atendidos para aprovação das condições seguras da embarcação segundo o carregamento previsto no projeto. No caso da “CAVALO MARINHO I” os peritos disseram que o valor declarado pelo Engenheiro Naval Responsável Técnico não corresponderia ao cálculo dos valores combinados nos dois conveses e não poderia sequer ser utilizado numa aproximação matemática, sendo necessário para o cálculo o ajuste de valores

representando a real distribuição dos passageiros (o valor para a posição vertical apresentado foi ajustado de VCG=1,0 para VCG=1,775 metros da mesma referência). Destacaram também que o tanque de óleo teve seu peso calculado pelo Engenheiro Naval Responsável Técnico, porém o momento transversal devido ao afastamento do centro de gravidade do tanque em relação à linha de centro da embarcação teria sido desprezado pelo Engenheiro Naval Responsável Técnico.

Os peritos encontraram também inconformidades no cumprimento do item 0635, alínea “b”, 6, da NORMAM-02/DPC, que estabelece que o acúmulo de passageiros e respectivas bagagens nos conveses deve ser considerado distribuídos de forma a produzir a mais desfavorável combinação possível, o Engenheiro Naval Responsável Técnico teria considerado, assim, colocar todos os 160 passageiros de pé distribuídos nos dois conveses, mas os peritos encontraram valores ainda mais desfavoráveis quando simularam o arranjo com todos os passageiros sentados nos bancos laterais e centrais e os demais de pé produzindo um braço emborcador maior que aquele apresentado pelo Engenheiro Naval Responsável Técnico, concluindo, assim, que a “CAVALO MARINHO I” não cumpria os requisitos de estabilidade intacta exigidos pela norma para transportar 164 pessoas simultaneamente, como solicitado pelo armador e chancelado pelo Engenheiro Naval Responsável Técnico.

Quando os peritos fizeram os mesmos cálculos de estabilidade necessários a certificar a embarcação dessa vez levando em consideração o número de pessoas que havia a bordo no dia do acidente - 100 pessoas no convés principal e 20 pessoas no convés inferior e levando em consideração, ademais, o acréscimo de peso de 500kg na Praça de Máquinas em razão das modificações que foram introduzidas na lancha (dois novos motores e lastro de pedras) segundo ficou constatado pelo depoimento do armador e na perícia direta feita no casco e concluíram que a lancha “CAVALO MARINHO I” tampouco cumpria os requisitos para navegação interior Área 1 naquelas condições. Nesse ponto destacaram que o braço emborcador devido ao vento lateral incidindo sobre as sanefas não era suficiente para comprometer a força de restauração da lancha.

Concluíram, portanto, que a modelagem do casco e o cálculo das curvas de estabilidade estática realizadas demonstraram que a lancha “CAVALO MARINHO I” não cumpria os critérios mínimos de estabilidade para a área de navegação em que operava tanto para a condição de carregamento máximo de passageiros e tripulantes (160 + 4) como para a condição de carregamento no dia do acidente (120 + 4). Os cálculos mostraram que a embarcação entraria em um adernamento definitivo quando atingisse

um ângulo de 32°, quando deveria, pelas normas, ser capaz de atingir um ângulo de até 40° (fls. 978/979). Destacaram que o lastro inadequadamente instalado solto na Praça de Máquinas e abaixo do Comando contribuiu para a redução da capacidade de a lancha resistir aos braços emborcadores provocados por forças externas, uma vez que quando a lancha emborcou os pesos se deslocaram para o bordo de adernamento pela ação da força de gravidade, influenciando definitivamente no equilíbrio da embarcação.

Assim, a combinação dos fatores construtivos, com a ação de ondas que se formavam sobre o banco de areia e a corrente de maré vazante contrária à propagação das ondas, associado, ainda, à navegação com rumo verdadeiro de 60° com vento e mar vindo da direção de SSE incidindo sobre o boreste da lancha teriam favorecido para a instabilidade da embarcação, segundo os peritos.

Concluíram, assim, que a causa determinante para o acidente da navegação seria o não cumprimento dos critérios de estabilidade para a Área 1 de navegação interior, agravado pela instalação de pesos de lastro soltos que deslizaram para o bordo de adernamento e contribuíram negativamente para a capacidade de recuperação dinâmica da embarcação, associada à ação do comandante por expor a embarcação à navegação em condições adversas e atípicas de correnteza e mar para a região causadas pela brusca alteração meteorológica.

O minucioso relatório final do Encarregado do IAFN (fls. 1175 a 1294) se encerra com a afirmação de que o acidente decorreu da negligência do Engenheiro Naval Responsável Técnico, Sr. Henrique José Caribé Ribeiro, em razão dos cálculos equivocados feitos por ele ao emitir o estudo de estabilidade definitivo da “CAVALO MARINHO I”, que não cumpria os requisitos de estabilidade para a Área de navegação Interior 1 segundo a NORMAM-02/DPC; aliado à negligência do sócio administrador da sociedade empresária armadora CL Empreendimentos EIRELI-EPP, Sr. Lívio Garcia Galvão Júnior, por instalar pesos de lastro soltos sem o devido acompanhamento e em desacordo com os documentos técnicos da embarcação, que teriam deslizados para o bordo de adernamento e contribuído negativamente para a recuperação dinâmica da embarcação; e pela imprudência do comandante, Sr. Osvaldo Coelho Barreto, ao expor a embarcação às condições de mar adversas e atípicas para a região, causadas pela brusca mudança de tempo.

Os indiciados foram notificados do resultado do IAFN e apresentaram defesa prévia, firmadas por advogados devidamente constituídos (fls. 1298 a 1336).

Os autos do IAFN foram enviados ao Tribunal Marítimo, que os encaminhou

à PEM, que inicialmente pediu diligências complementares no sentido de que os peritos esclarecessem se as janelas (vigias) do convés inferior haviam sido consideradas nos estudos de estabilidade como um ponto de alagamento progressivo e, se não tivessem sido considerados, que um laudo complementar fosse elaborado com esse dado adicional e também que fosse revelado se as vigias estavam abertas e, em caso positivo, como tal questão é tratada pelas normas. A PEM pediu, ademais, que fossem juntados aos autos cópias do Inquérito Policial instaurado para apurar o acidente, o exame cadavérico de uma das vítimas que ainda não havia sido juntado e o esclarecimento acerca do suposto desaparecimento de uma criança no dia do acidente.

A resposta dos peritos foi no sentido de que as vigias não foram consideradas como ponto de alagamento progressivo e que segundo os depoimentos das testemunhas que viajavam no convés inferior essas estariam fechadas por ocasião do acidente. Quanto à criança desaparecida, esclareceu a Delegacia de Polícia Civil de Vera Cruz que embora a tia da menina tenha dito que a menor havia embarcado na lancha no dia do acidente, não havia nenhum registro que possibilitasse identificar a menor nos bancos de dados da Secretaria de Segurança Pública, nem seu corpo foi encontrado e nem mesmo sua genitora ou qualquer outro familiar teria sido localizado. O Inquérito Policial foi juntado e consta de fls. 1380 a 2489, destacando-se às fls. 1842 a 1879 o Relatório da Investigação feita por Auditores do Ministério do Trabalho e às fls. 1959 a 1982 o Relatório Final do Inquérito feito pela 24ª Delegacia Territorial da Polícia Civil em Vera Cruz, BA. O Laudo de Exame Cadavérico da criança que faltava no IAFN consta de fl. 1380 a 1384.

Devolvidos os Autos à PEM essa ofereceu representação em face do MAC Osvaldo Coelho Barreto, comandante da embarcação, Henrique José Caribé Ribeiro, Engenheiro Naval Responsável Técnico pelos planos da embarcação, Lívio Garcia Galvão Júnior, sócio administrador da sociedade empresária armadora e a própria armadora, CL Empreendimentos EIRELI, com fulcro no art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54.

Depois de resumir os principais fatos narrados no IAFN, a PEM afirmou que o MAC Osvaldo Coelho Barreto, Primeiro Representado, teria contribuído de forma negligente, imprudente e imperita para o naufrágio, na medida em que a despeito das condições desfavoráveis empreendeu navegação com a embarcação em lugar de cancelar a travessia, mesmo quando a embarcação passou a sofrer a influência mais intensa dos ventos e das ondas, o que teria sido agravado pelo rumo tomado que favoreceu a

incidência das ondas por seu costado de boreste, causando o naufrágio com suas consequências.

Disse a PEM, ademais, que o Engenheiro Naval Responsável Técnico Henrique José Caribé Ribeiro teria sido imperito ao apresentar estudos de estabilidade à CPBA no ano de 2012 que noticiavam que a embarcação estaria em condições regulares de estabilidade quando não cumpria os requisitos mínimos para navegação interior Área 1 previstos na NORMAM-02/DOC, fato este que teria contribuído para o naufrágio quando a embarcação foi submetida a condições meteorológicas adversas e ao rumo adotado que favoreceu para a intensificação daquelas condições, fazendo com que a embarcação adernasse.

Com relação ao terceiro representado, o sócio administrador da armadora, disse a PEM que deve ser responsabilizado pelo acidente da navegação por apresentar comportamento negligente e imprudente ao instalar lastros de pedra na Praça de Máquinas e no fundo do salão de passageiros sem o conhecimento ou o aval da Autoridade Marítima, tendo tais pesos se deslocado quando a embarcação adernou, causando o naufrágio.

Por fim, pede a PEM que seja também responsabilizada a armadora da lancha “CAVALO MARINHO I” e concessionária do serviço público de transporte intermunicipal de passageiros entre Salvador e Vera Cruz, a sociedade empresária CL Empreendimentos EIRELI-EPP, por ter permitido que a embarcação seguisse operando a despeito da não comunicação à Autoridade Marítima das alterações realizadas em 2017, tornando vulnerável a segurança da navegação, contribuindo para o naufrágio. Destacou que a embarcação teria passado por modificações no ano de 2011 para permitir o aumento do número de passageiros de 132 para 160, ano em que teriam submetido à Autoridade Marítima o único Estudo de Estabilidade Definitivo feito para a “CAVALO MARINHO I”. No ano de 2015 teriam retirado um e acrescentado dois motores sem a apresentação de novo estudo de estabilidade e no ano de 2017 instalaram bancos no convés inferior e acrescentaram pedras soltas entre as cavernas abaixo da praça de máquinas, sem noticiar tais alterações à Autoridade Marítima.

Pediu a condenação de todos nas penas da Lei e ao pagamento das custas processuais.

A representação foi recebida na Sessão Ordinária do dia 30 de agosto de 2018.

Os representados foram citados pessoalmente através da Capitania dos Portos

da Bahia – CPBA e antes de começar a fluir o prazo para apresentaram contestação os Srs. Lívio Garcia Galvão Junior e Henrique José Caribé Ribeiro, respectivamente o terceiro e o segundo representados na Representação Pública, propuseram Representação de Parte em face da Capitania dos Portos da Bahia, qualificada como Entidade Certificadora, de Sabrina Fonseca, qualificada como Vistoriadora Naval da CPBA e de Carlos Augusto de Souza Junior, qualificado como Chefe do Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário da CPBA, como responsáveis pelo acidente da navegação constante do art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54.

A Representação de Parte é iniciada com argumentos acerca da Jurisdição do Tribunal Marítimo para apreciar e julgar a conduta dos representados à luz do art. 10, alínea. “I”, da Lei nº 2.180/54. Narra em seguida um breve histórico das modificações por que passou a lancha “CAVALO MARINHO I”, afirmando que tais alterações teriam sido aprovadas pela CPBA como Entidade Certificadora, tendo como vistoriadora a Sra. Sabrina Fonseca e tendo como signatário dos certificados expedidos o Capitão de Corveta Carlos Augusto de Souza Junior. Aduz, em seguida, que a CPBA, além de representante da Autoridade Marítima, seria também entidade certificadora, atividade que seria exercida de forma remunerada. Afirmam que o acidente se deu por uma soma de causas, conforme constaria da inicial da Representação Pública proposta pela Procuradoria Especial da Marinha – PEM e que, nesse mesmo sentido, teriam tanto a Vistoriadora como o Oficial que assinou as licenças errado ao não detectarem os supostos erros de cálculo que a PEM inclui como uma das concausas para o acidente. Nesse sentido deduzem que, ou aqueles profissionais não teriam detectado os erros de cálculo, aceitando-os e expedindo os Certificados ou os erros inexistent e errados estariam os cálculos dos peritos da GVI/DPC que instruem o IAFN.

Segue a Representação de Parte com questionamentos acerca da conduta da segunda representada de parte ao longo do IAFN e encerram a inicial pedindo que os Representados de Parte sejam incluídos no pólo passivo da Representação Pública na mesma medida que o Engenheiro Naval Responsável Técnico o foi, uma vez que não teriam detectado os supostos erros de cálculo cometidos por este e, assim, seriam corresponsáveis pelo acidente na mesma medida. Pedem, ademais, a inclusão da CPBA no pólo passivo, porquanto seria a entidade certificadora e, nessa função, teria sido negligente ao não impedir que a embarcação entrasse em tráfego, emitindo, em nome do Governo Brasileiro, um Certificado de Segurança da Navegação que não condiziria com a verdade.

Instada a PEM para se manifestar sobre a Representação de Parte na forma do art. 42, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54, essa opinou por seu não recebimento. Em primeiro lugar ante sua intempestividade, uma vez que o prazo para interposição de tal peça somente se iniciaria a partir da abertura da fase de instrução. Nesse sentido argumenta a PEM que na forma do parágrafo único do art. 51, do Regimento Interno do Tribunal Marítimo, exista a possibilidade de ser considerado tempestivo o ato praticado antes do termo inicial do prazo, porém esse ato específico não poderia ser aproveitado, uma vez que a contagem de seu prazo tem seu termo inicial depois de iniciada a Representação Pública. Seria como apresentar uma contestação antes mesmo de a inicial da representação ser recebida pelo Tribunal Marítimo. Por outro giro, a PEM afirma que tampouco a Capitania dos Portos da Bahia poderia ser parte na demanda, pois essa não teria personalidade jurídica, sendo apenas um órgão da União, essa sim entidade que guarda personalidade, faltando à CPBA, portanto, capacidade para ser parte no processo.

Na Sessão Ordinária do dia 29 de novembro de 2018 o Tribunal Marítimo apreciou a Representação de Parte e por unanimidade não a recebeu. A maioria dos Juízes da Corte votou por não a receber por entender que seria intempestiva a teor do art. 41, inc. II, § 1º, da Lei nº 2.180/54, uma vez que àquela altura a relação processual não havia sequer sido angularizada e, dessa maneira, não havia elementos nos autos capazes de conferir se seus autores tinham de fato interesse para sua propositura. O Juiz Fernando Alves Ladeiras tampouco conheceu a representação, mas fundamentou sua oposição ao recebimento da inicial no entendimento de que as partes representadas seriam ilegítimas para figurar no pólo passivo daquela demanda. Não houve recurso contra essa decisão e o processo seguiu apenas com a representação proposta pela Procuradoria Especial da Marinha.

Os Representados, então, apresentaram contestações tempestivas, por meio de advogados particulares devidamente constituídos.

O primeiro representado e comandante da embarcação, o MAC Osvaldo Coelho Barreto (fls. 2655 a 2702), pediu gratuidade de justiça de plano, afirmando não ter capacidade econômica para custear as despesas do processo sem prejuízo de seu sustento e de sua família. Em seguida disse que em torno do acidente formou-se um clamor na sociedade no sentido de que alguém fosse condenado e assim o apontaram como culpado, mas que o acidente teria sido resultado do deslocamento dos passageiros a bordo para se protegerem da chuva somado ao açoite que o casco sofreu de ondas de arrebatção por boreste. Afirmou ser pessoa respeitada e muito querida na sociedade

local, que teria décadas de experiência profissional, mas que não poderia prever os acontecimentos daquele dia, pois teria verificado todos os procedimentos necessários antes de seguir viagem e que quando desatracou não havia nenhuma recomendação por parte da Marinha para que as travessias não ocorressem no seu horário habitual. Descreveu o acidente, afirmando que no trajeto entre Mar Grande e Salvador há um banco de areia com cerca de 500 m de comprimento, localizado a 1 km do farol de Mar Grande, local em que as embarcações balançam mesmo com bom tempo. No dia do acidente, quando passava sobre esse banco de areia, o tempo teria mudado repentinamente, com vento muito forte e “chuva de açoite”, fazendo com que os passageiros sentados do lado direito da embarcação se deslocassem para o lado esquerdo para se protegerem da chuva muito rapidamente, em cerca de 30 segundos, conforme a defesa, apesar dos avisos dos tripulantes para que se mantivessem sentados. Com isso a embarcação teria adernado passando a admitir água no convés inferior, pegando de surpresa alguns passageiros que costumam viajar dormindo e jogando na água aqueles que haviam se deslocado para o lado esquerdo da embarcação.

Em seguida a defesa passa a atribuir a causa do emborcamento ao impacto de ondas de arrebentação conforme constaria da inicial, na qual teria a PEM transcrito a parte da perícia em que há a afirmação de que a embarcação teria sofrido o impacto de tais ondas por sua alheta de boreste. Aqui afirma que quando a embarcação passou a navegar além da proteção dos arrecifes as condições atmosféricas se transformaram e criaram três ondas de arrebentação, com altura e energia suficientes para emborcar a “CAVALO MARINHO I”, demonstrando que o acidente foi consequência das intempéries, ou seja, resultou de uma força maior, sem a possibilidade de ser evitada pela mão do homem. Nesse sentido afirma que “nas longas estradas do oceano acontecem surpresas que o homem não pode explicar” e que, assim, não poderiam colocar em questão a possibilidade de a viagem ter sido abortada.

Descreve em seguida as ações que tomou para salvaguardar a vidas dos passageiros e dos tripulantes, afirmando que permaneceu no comando da operação de resgate até que o último sobrevivente tivesse sido salvo, ações que teriam levado mais de duas horas, tendo permanecido sobre o casco emborcado da “CAVALO MARINHO I” durante todo esse tempo. Assim, afirma que agiu com lealdade para com sua profissão e com seu mister de comandante, socorrendo a todos e orientando as ações de socorro. Afirma ser quase sexagenário e que exerce sua profissão com muita responsabilidade e que suas ações seriam motivo para condecoração em qualquer lugar do mundo, mas no

Brasil estaria sendo acusado de cometer uma infração administrativa.

Pede que a representação seja julgada improcedente. Junta um rol de testemunhas, a procuração passada para o advogado que assina a contestação e uma cópia do estudo de estabilidade da “CAVALO MARINHO I” feito por engenheiros contratados pelos outros representados.

O segundo representado e Responsável Técnico pelos planos da embarcação apresentados à Autoridade Marítima, o Engenheiro Naval Henrique José Caribé Ribeiro, o terceiro representado e sócio administrador da armadora, Lívio Garcia Galvão Júnior e a quarta representada, a armadora e concessionária do serviço de transporte de passageiros entre Salvador e Vera Cruz, CL Empreendimentos EIRELI – EPP apresentaram contestações tempestivas em uma mesma peça, assinada pelo mesmo advogado.

O cerne da defesa dos três é que a causa determinante do emborcamento foi o impacto de três ondas de arrebentação sobre o boreste da “CAVALO MARINHO I”, que teriam impossibilitado que a embarcação voltasse à posição normal, inexistindo, assim, relação de causa e efeito entre qualquer conduta dos três apontada na inicial como culposa e o acidente da navegação.

Iniciam a defesa com uma discussão teórica acerca do instituto das causas, concausa e nexos de causalidade dentro do estudo da Responsabilidade Civil do Desembargador Sérgio Cavalieri Filho, encerrando o tópico inicial com a afirmação de que “nem a suposta imprudência do comandante, nem a eventual insatisfação dos critérios de estabilidade para a área 1 de navegação, nem a adição de 300kg de lastro seriam capazes, juntas ou separadamente, de produzir o resultado, sendo a única causa do acidente as ondas de arrebentação, cuja análise a acusação quer ver afastada”.

Em seguida a defesa trata especificamente do fenômeno atmosférico que teria afetado a viagem, afirmando que várias testemunhas, pessoas simples e sem conhecimento científico, teriam afirmado que duas ou três ondas teriam atingido a embarcação por boreste, provocando seu emborcamento para bombordo. Por efeito desse acontecimento do mar as pessoas teriam caído violentamente a bordo, conforme comprovariam as autópsias de algumas das vítimas, que teriam sofrido traumatismo craniano, impacto que seria compatível com a violência das ondas de arrebentação. Afirmam que as ondas de gravidade provocam efeitos moderados sobre o casco, provocando movimentos conhecidos por deriva, balanço e caturro, mas que no dia do acidente as ondas de gravidade ao se aproximarem da área de baixa profundidade do

banco de areia ali existente, sob condições atmosféricas incomuns, transformaram-se em três ondas de arrebentação e atingiram a “CAVALO MARINHO I” com energia suficiente para emborcá-la. Mencionam as análises meteorológicas de fls. 1148 a 1166, em especial aquela produzida pela sociedade empresária PREAMAR Gestão Costeira, em que há a afirmação de que a condição das ondas no dia 24 de agosto de 2017, no horário do acidente, seria atípica para a região, conforme teriam constatado a partir da análise de dados históricos que compreenderiam 60 anos de coleta pelo Sistema de Modelagem Costeira do Brasil.

A defesa dos três representados passa, a seguir, a demonstrar que o comandante não tinha como opção abortar a viagem, uma vez que a passagem sobre o banco de areia é a rota normal de navegação naquela travessia e que ele já havia navegado em condições atmosféricas semelhantes. Discutem nesse ponto da defesa o rumo que a embarcação tomou, afirmando que foi 60° verdadeiros e não 60° magnéticos, como teria dito a perícia da Capitania dos Portos e afirmam que retornar com a embarcação não era uma opção, pois para fazer a volta por bombordo aproaria para os corais e “surfaria” as ondas, aumentando sua velocidade e perdendo a manobrabilidade e no sentido oposto, caso retornasse por seu boreste teria que enfrentar as ondas de proa, manobra igualmente arriscada. Encerram o tópico ressaltando que a perícia comprovou que não houve nenhum aviso de mau tempo, o que comprovaria que a navegação era possível naquele dia; que outras embarcações fizeram aquela viagem naquela mesma manhã e concluíram a travessia com sucesso; que não há nenhum tipo de alerta antecipado para que as embarcações não deixem o porto, sendo a única ferramenta de prevenção os alertas emitidos pela Marinha e que o comandante afirmou já ter navegado sob as mesmas condições, mas que naquele dia teria sido surpreendido por ondas de arrebentação e que seria muito arriscada qualquer manobra no sentido de retornar para o porto de origem.

Passa a defesa a discorrer sobre os erros cometidos pela Perícia da Capitania nos cálculos de estabilidade, juntando um parecer técnico firmado por dois engenheiros navais, que demonstraria que a “CAVALO MARINHO I” era estável e cumpria todos os critérios de estabilidade para a área interior 1 previstos na NORMAM-02, tanto antes do acidente, como nas condições de carregamento do dia do acidente; que a causa do acidente foi o impacto de ondas significativas que não deveriam existir naquela área de navegação (área 1), que ao alcançarem um alto fundo, somados à maré de vazante e ventos fortes, se transformaram em ondas de arrebentação; que não havia e nunca houve

nos 80 anos que se faz essa travessia, nenhum aviso antecipado para condições adversas de mar ou qualquer balizamento para se evitar aquela área perigosa que, apesar de bem conhecida, é de difícil orientação sob mar revolto e baixa visibilidade; que os engenheiros que fizeram o parecer técnico detectaram vários erros na perícia da Capitania tanto nos cálculos, como na interpretação do que diz a NORMAM, tendo os peritos da Capitania, ademais, ignorado as provas da previsão meteorológica mencionadas no próprio relatório; a perícia da Capitania teria utilizado a configuração da embarcação depois da reforma feita em 2015, mas com a lotação autorizada para a configuração que tinha em 2012; teria, também, feito uma distribuição de passageiros a bordo como “em nuvem”, que é uma configuração que jamais poderia ser verificada na prática e não está em conformidade com a NORMAM; haveria também erros relativos a pesos, medidas e posicionamento dos objetos a bordo, não considerando as alterações feitas e teriam acrescentado 500kg sem nenhuma justificativa técnica; a alteração da posição dos tanques a bordo estaria grafada de maneira errada na perícia; modificações no tanque de água teriam sido ignoradas e, por fim, que os peritos da Capitania teriam adicionado aos cálculos o peso das bagagens, mas que os passageiros não estariam carregando nada além de pertences pessoais, conforme teriam afirmado em seus depoimentos e, ademais, nenhuma bagagem teria sido retirada dos escombros, o que não justificaria a inclusão de seu peso aos cálculos. Esses erros foram considerados grosseiros pela defesa e, assim, tornariam nulos todos os cálculos realizados pelos peritos da Capitania, comprometendo completamente o resultado final.

O último tópico da defesa desses três representados trata do lastro de pedras colocado na “CAVALO MARINHO I” que não havia sido noticiado para a Capitania dos Portos. Afirmam que seu peso somado, de 300kg, equivaleria somente ao peso médio de 4 passageiros, sendo que a bordo haveria 160 passageiros e 4 tripulantes e que, assim, esse não seria capaz de tornar a embarcação instável. Ressaltaram que todas as modificações feitas em 2015, inclusive a instalação do lastro de pedras, não equivaleria sequer a 2% do peso leve da embarcação e, assim, não seria obrigatória sua anotação junto à Capitania, apresentando o cálculo de pesos que teriam entrado e que teriam saído da embarcação para comprovar essa afirmação.

Destacam, finalmente, que na ação penal que corre paralelamente a este processo administrativo, o representado Henrique José Caribé Ribeiro não foi denunciado, o que demonstraria que a embarcação seria segura para navegar.

Pedem para produzir provas e que a representação seja julgada improcedente,

pois o acidente seria resultado da fortuna do mar.

Juntaram a procuração passada ao advogado que assina a contestação, o parecer firmado por engenheiros navais mencionados na defesa, um *pen drive* contendo as peças da defesa e três filmes curtos que mostram embarcações de recreio sendo atingidas de forma catastrófica por ondas de arrebentação e peças do processo criminal mencionado em que o segundo representado não é denunciado e é expressamente retirado da ação penal pelo Ministério Público, apesar de haver sido indiciado pelo Delegado de Polícia ao encerramento das investigações.

Aberta a instrução a PEM pediu que a Diretoria de Portos e Costas - DPC analisasse o parecer técnico juntado pela defesa e o segundo, terceiro e quarto representados pediram para serem ouvidos e para que o engenheiro que firma seu parecer também fosse ouvido.

O parecer técnico juntado pela defesa foi analisado pelo Capitão de Fragata Engenheiro Naval Fernando Emanuel Cavalcante Benites, membro da junta de peritos formada pela Capitania dos Portos da Bahia – CPBA em conjunto com a Diretoria de Portos e Costas – DPC por ocasião do inquérito na Capitania dos Portos, que o contestou parágrafo a parágrafo e refez os cálculos. A análise inicia com a afirmação de que em ambos os laudos, tanto o da Capitania como aquele juntado pela defesa dos representados, a condição do mar foi considerada como uma força externa excitante para a retirada do equilíbrio da “CAVALO MARINHO I”, mas que também o foram o vento, a guinada, a correnteza e o deslocamento dos pesos a bordo. Reforça que durante a simulação da singradura feita pela Capitania dos Portos dias depois do acidente nenhuma onda de arrebentação foi constatada no local e que presume que no dia do acidente essas não ocorreram, havendo apenas pontos de espuma em suas cristas devido ao vento, cenário conhecido por “carneirinho”. Negou que o rumo da embarcação que foi levado em consideração para elaboração de seu laudo pericial da Capitania teria sido tomado por estimativa, mas que fora traçado segundo a declaração do próprio comandante da “CAVALO MARINHO I” a bordo da lancha da Capitania dos Portos por ocasião da simulação do acidente durante as investigações. No final desse tópico negritou: “é importante salientar que a posição real do acidente foi plotada na carta náutica, obtida pelo GPS do celular através da reconstituição real da navegação com o Comandante da embarcação ‘CAVALO MARINHO I’ a bordo da lancha da CPBA e com precisão adequada. A posição imaginária criada pelos representantes dos réus não é real conforme a reconstituição do acidente registrada pela perícia” (fl. 2775). Com referência aos

Estudos de Estabilidade, afirmou que teria reintroduzido os dados passados pelos réus, tratados nesse parecer como simples “ajustes finos na composição de pesos da embarcação”, mas que o resultado não se alterou, mantendo as conclusões da perícia durante o inquérito da CPBA. Ressaltou também que ao realizar verificações nos cálculos e estudo de estabilidade foi possível constatar que esses não atendiam ao critério que preconiza a segurança na reserva de estabilidade dinâmica para embarcações empregadas na navegação interior, tanto na condição de lotação máxima apresentada pelo Engenheiro Naval Responsável Técnico por ocasião da aprovação dos planos em 2012, como para a distribuição dos passageiros e tripulantes no dia do acidente. Afirmou que os valores inseridos em seus cálculos que não puderam ser retirados da documentação da embarcação arquivada na CPBA teriam sido estimados a partir de dados de embarcações semelhantes ou apoiados nas informações prestadas pelo proprietário. Com relação ao argumento da defesa, de que a perícia da Capitania teria se utilizado da configuração da embarcação depois da reforma de novembro de 2015, porém com a lotação autorizada para a configuração apresentada em 2012, disse que o Estudo de Estabilidade Definitivo (EED) foi aprovado com a configuração de 110 passageiros no convés superior e 50 passageiros no convés inferior e esses valores foram analisados para aferir a veracidade e precisão dos dados apresentados em 2012 pelo Engenheiro que assina como Responsável Técnico daquele documento, e que um Estudo de Estabilidade fora feito pelos peritos para as condições e distribuição de passageiros no dia do acidente e que nenhum dos dois Estudos de Estabilidade cumpriram os critérios estabelecidos para embarcações utilizadas em navegação interior Área 1. Com relação à alegação contida no laudo técnico juntado pela defesa, de que a troca de motores teria alterado o peso leve da embarcação em apenas 179 kg com a finalidade de demonstrar que não ultrapassou-se, desse modo, 2% do peso leve total da embarcação evitando-se, assim, a necessidade de se elaborar um novo Estudo de Estabilidade, afirma que a perícia da Capitania chegara ao valor de 500kg subtraindo o peso total dos dois motores da marca MWM introduzidos (1040 kg, segundo dados colhidos no site do fabricante) do peso do motor da marca GM que foi retirado (512 kg). Assim, sendo esse peso instalado na praça de máquinas, aquele valor seria um dado de entrada mais conservador, o que favoreceria o resultado dos cálculos de estabilidade. Porém, os dados teriam sido reintroduzidos com os valores propostos pela defesa, mas os resultados se mantiveram e as conclusões seriam as mesmas do laudo original, ou seja, de que a “CAVALO MARINHO I” não detinha estabilidade suficiente para que nas condições impostas fosse capaz de retornar ao equilíbrio. Quanto à forma de

concentração dos passageiros para fins de cálculo de estabilidade na forma da NORMAM-02/DPC, afirmou que a norma assim estabelece para orientar o projetista a calcular de forma simples e conservadora o que seria na prática a aglomeração de pessoas sobre o mesmo bordo, como, por exemplo, quando turistas se concentram do mesmo lado da embarcação para avistarem a vida marinha ou um ponto turístico ou no caso de um acidente. Desse modo a norma propõe no item 0638, alínea “a”, item “3”, que seja assumida simplesmente a concentração de quatro pessoas por metro quadrado, valor este que foi considerado para se obter o braço e momento de emborcamento pelos peritos da Capitania. Afirma que tais valores divergem do contexto de habitabilidade utilizado para a definição de espaços relacionados ao conforto e capacidade de evacuação de emergência e que no cálculo da Capitania respeitou-se a disposição de pessoas sentadas nos bancos laterais junto à borda e as demais pessoas de pé preenchendo o restante do espaço e que não foram simuladas pessoas debruçadas na borda ou de pé nos bancos, mas mesmo considerando os ajustes propostos pela defesa a embarcação permanece sem as devidas condições de segurança. Afirma também que não haveria nenhum dado nos autos que pudesse confirmar o ângulo que teria tomado a embarcação quando foi atingida pela primeira onda e que não seria correta a afirmação da defesa de que a embarcação estaria retornando para a posição inicial de equilíbrio quando foi atingida por uma segunda e depois por uma terceira onda até atingir o ângulo de 90°, sendo correto afirmar que a embarcação continuou a adernar gradualmente com a estabilidade já extinta pelo deslocamento do lastro e de outros pesos até ser atingida pela terceira onda. Por fim, disse que a forma como foi calculado o percentual de 2% do peso leve total para fins de não se apresentar novo estudo de estabilidade estaria incorreta, uma vez que substituíram um motor de centro por dois motores laterais, colocaram novos pesos de lastro que não foram fixados para imersão dos hélices, alteraram a posição dos tanques de armazenagem de líquidos, entre outras modificações, alterações essas que não tiveram a supervisão de um engenheiro. Encerra esse parecer afirmando que os resultados dos cálculos com os ajustes propostos pela defesa apontam para o mesmo resultado do laudo de exame pericial do acidente feito por ocasião do inquérito da Capitania, chamando a atenção para a omissão da defesa quanto à concentração de lastros soltos no bordo para onde a embarcação adernou, assim como não teria simulado corretamente a situação mais crítica de concentração de pessoas em um dos bordos da embarcação para o cálculo de estabilidade. Ressaltou que esse erro consta do último estudo de estabilidade apresentado em 2012, comprovando que o engenheiro responsável não teria apresentado as

simulações e cálculos de situações mais desfavoráveis de acúmulos de passageiros que se evidenciou no dia do acidente, quando uma parte do total de passageiros se deslocando foi capaz de provocar o emborcamento devido ao formato do casco e distribuição de pesos a bordo que não correspondiam com os momentos restauradores previstos pelo critério de estabilidade para a área de navegação que operava.

Prova oral foi produzida pelo segundo, terceiro e quarto representados e, assim, se tomou os depoimentos pessoais do segundo e do terceiro representados e se ouviu um dos engenheiros que firmam o parecer técnico juntado às suas defesas.

O segundo representado, Henrique José Caribé Ribeiro, afirmou ser Capitão de Corveta, Engenheiro Naval formado pela USP, com mestrado e doutorado em hidrodinâmica de navios e sistemas oceânicos pela COPPE-UFRJ. Explicou a dinâmica da transformação de uma onda de gravidade em onda de arrebentação, afirmando que ondas de gravidade seriam incapazes de arrastar objetos flutuantes, ao contrário das ondas de arrebentação que, devido à sua violência, podem causar danos significativos e que depois de analisar as provas contidas no processo tem certeza que a causa do acidente foi o impacto de ondas de arrebentação sobre a “CAVALO MARINHO I”, uma vez que se retiradas do contexto o acidente não aconteceria. Disse também que depois de retiradas as pessoas de bordo, com a água que havia entrado pela escada de acesso ao convés inferior, a embarcação voltou à posição de equilíbrio e foi arrastada até o alto dos corais onde encalhou. Disse que seria perfeitamente possível que o lastro de pedras fosse pesado com o uso de uma balança portátil, sendo desnecessário que considerassem seu peso por estimativa com base em registros fotográficos e nos depoimentos, como teria feito a perícia da Capitania. Afirmou também que o peso de 300kg de lastro seria o equivalente ao peso de três passageiros com suas bagagens e que isso não afetaria a estabilidade da embarcação e, ademais, que o peso somente se deslocou como efeito do emborcamento e não como causa deste. Afirmou que não tinha conhecimento da instalação de tal lastro de pedras. Quando perguntado se a embarcação não deveria ter voltado à posição normal antes de receber o impacto da segunda onda, disse que haveria nos autos documentos que afirmam que o período das ondas naquele dia era de 8 segundos, e que essas quando entram em águas mais rasas o tempo é ainda menor, donde deduz que a embarcação teve menos de 8 segundos para se aprumar antes do impacto da segunda onda. Afirmou também que no cálculo de estabilidade não se inclui o impacto com ondas de arrebentação e que está expresso na norma que “o atendimento aos critérios de estabilidade não garante a imunidade contra emborcamentos”. Disse não recordar se a

norma estabelece alguma restrição para a instalação de lastro sem o conhecimento de um engenheiro naval e ao ser confrontado com a afirmação dos peritos da Capitania, de que ele não levava em consideração em seus cálculos a pior configuração possível, disse que a configuração utilizada pelos peritos não reflete a realidade prática do transporte de passageiros prevista pela NORMAM-02, item 0635, “b”, “6”, o que demonstraria que as conclusões dos peritos estariam equivocadas.

O Sr. Lívio Garcia Galvão Junior, em seu depoimento pessoal disse que a “CAVALO MARINHO I” teria feito entre 28 a 30 viagens por dia entre 16 de janeiro de 2016, dia em que foi emitido seu CSN e o dia do acidente, totalizando, precisamente, 1703 viagens sem incidentes relevantes. Afirmou que instalou 300 kg de lastro na popa para melhorar a manobrabilidade da embarcação e que tal alteração não seria considerada uma modificação por não atingir 2% do deslocamento leve da embarcação, esclarecendo que a “CAVALO MARINHO I” teria 37,47 toneladas. Destacou que se havia 300 kg de lastro instalado nos dois bordos, então somente a metade, ou seja, 150 kg, teria se deslocado, sendo esse peso incapaz de desestabilizar a embarcação, esclarecendo que o lastro era formado por pedras de granito na forma de paralelepípedos encaixados dentro das cavernas com 15 kg de peso cada um, que poderiam ter sido retirados e pesados pelos peritos sem maiores dificuldades. Disse serem atípicas ondas de arrebentação no percurso das lanchas que fazem aquela travessia e que somente a partir de janeiro de 2019 a Marinha teria passado a disseminar os avisos de mau tempo diretamente aos operadores do sistema e que em maio do mesmo ano o 2º Distrito Naval criou um Plano de Auxílio Mútuo Marítimo. Destacou também que durante as duas simulações do acidente o comandante não foi acompanhado por ninguém da sociedade empresária ou por um advogado, não tendo ele, depoente, sido sequer convidado para participar dessas simulações. Afirmou também que era possível se salvar a embarcação depois do acidente, mas que a autorização para o resgate somente chegou à sociedade empresária no dia 22 de setembro de 2017, quando o mar já havia destruído toda a embarcação. Por fim, disse que a instalação do lastro seria levado ao conhecimento da Capitania tão logo os mestres que navegavam com aquela embarcação fizessem suas considerações sobre o acerto ou não do peso instalado, quando então fixariam o lastro e chamariam um engenheiro para preparar a documentação.

Finalmente o Engenheiro Naval Vanderlei Bernardo, que firmou o parecer técnico que instrui as defesas, disse em seu depoimento que seria oficial da Marinha do Brasil formado em 1986 e que teria cursado Engenharia Naval na USP, tendo feito

mestrado em mecatrônica na Politécnica da USP, onde também lecionou. Disse que a embarcação era segura tanto por ocasião da emissão do CSN como quando do acidente, inclusive com uma margem de segurança. Disse ser comum a instalação de lastros fixos entre as cavernas e que o lastro somente teria se deslocado quando a embarcação alcançou um ângulo de 90°, pois entre as cavernas há uma sobrequilha que impediria que se deslocasse antes e, também, que somente a metade teria se deslocado, afirmando que as fotos de fls. 1048 seriam incapazes de esclarecer quantas pedras se deslocaram nem o local que se encontravam. Afirmou que o termo “mais desfavorável combinação de distribuição de passageiros” constante da NORMAM-02 significa a pior configuração que se pode posicioná-los durante um transporte normal, ou seja, pessoas sentadas em seus assentos e pessoas de pé à sua frente, sem pessoas entre os bancos ou sentadas nos colos umas das outras, conforme constam de seu parecer às fls. 2614/2615, esclarecendo que um dos anexos a seu parecer se refere à lotação com 160 passageiros, como consta do CSN e o outro com a lotação do dia do acidente, ou seja, 116 passageiros e 4 tripulantes. Disse que o laudo pericial da Capitania levava em consideração pessoas posicionadas no espaço destinado para a perna dos passageiros sentados e por esse motivo haveria mais pessoas de pé do que permite a norma, além de não ser verificável na prática. Disse, ademais, que fez todos os cálculos de estabilidade e pediu que outro engenheiro, o Sr. Guilherme Canelas, os auditasse antes de serem apresentados, tendo eles assinado os cálculos em conjunto. Reafirmou que a causa determinante para o emborcamento foi o impacto com ondas de arrebentação, que teriam adernado a embarcação a até 70°, sendo que embarcações não seriam normalmente projetadas para suportar ondas de arrebentação. Ao ser perguntado se as pedras de lastro soltas não teriam impedido que a embarcação retornasse para a posição de equilíbrio depois do impacto com as ondas, respondeu que não, pois antes mesmo de essas caírem as pessoas que estavam em um bordo já teriam se deslocado para o outro e que os 150 kg de pedra corresponderiam a cerca de 1/30 do peso estimado das pessoas embarcadas. Quanto à grande discrepância entre seus cálculos e dos peritos da Capitania disse que seus cálculos tomaram por base o que determina a NORMAM e que os peritos da Capitania distribuíram os passageiros de forma errada, com sobreposição de pesos e pessoas em espaços que não poderiam ser ocupados.

Ao término da Audiência de Instrução os representados juntaram um novo parecer, que fazia uma comparação entre o laudo de exame pericial da Capitania dos Portos da Bahia que instrui o inquérito e o parecer técnico que instrui as contestações e

esse conclui que o estudo feito pelos peritos da Marinha não respeitaria o espaço ocupado pelas pessoas sentadas, ou seja, o passageiro sentado ocuparia exclusivamente o espaço do assento da cadeira sem que fosse levado em consideração o espaço para suas pernas. Afirma também que o momento de emborcamento aumenta a estabilidade da “CAVALO MARINHO I”.

Encerrou-se a instrução sem que o primeiro representado produzisse qualquer prova.

Em alegações finais a PEM afirmou que ao término do processo teria ficado comprovado que as condições ambientais não seriam apropriadas para a navegação e que essa condição desfavorável teria sido agravada pelo rumo tomado pelo comandante da embarcação; que a “CAVALO MARINHO I” não preenchia os requisitos mínimos de estabilidade para navegação interior na Área 1 e que a instalação de lastro solto impediu que a embarcação retornasse para a posição normal depois de emborcada. Afirmou ainda que as ondas atípicas para a região não teriam sido capazes de afetar as outras embarcações que fizeram o mesmo trajeto, ficando claro que outros fatores teriam contribuído para o acidente. Ressaltou, ademais, o argumento de que o comandante deveria ter retornado com a embarcação assim que percebeu que as condições desfavoráveis à navegação se agravaram, uma vez que a prova dos autos teria comprovado que ele teria navegado por um certo tempo sob o embate das ondas, não sendo cabível o argumento de que fora surpreendido por elas. Defendeu, ademais, a posição dos peritos da Capitania dos Portos da Bahia que teria ficado comprovada pelo laudo apresentado durante a fase de instrução do processo e ressaltou também que o representado Lívio Garcia Galvão Júnior confirmou em seu depoimento pessoal ter instalado 300kg de lastro solto entre as cavernas na porção da popa a fim de melhorar a estabilidade da embarcação, afirmando que as justificativas do representado para tal instalação à revelia da Autoridade Marítima comprovariam que ele não tinha preocupação com as condições de segurança da navegação, uma vez que a embarcação continuou a fazer viagens com passageiros ainda enquanto procuravam acertar sua manobrabilidade. Repisou a responsabilidade individual dos representados pedindo a procedência total da representação.

Os quatro representados apresentaram suas alegações finais em peça única. Iniciam destacando pontos dos depoimentos pessoais prestados e da oitiva da testemunha que corroborariam com as teses de defesa e apresentam argumentos no sentido de que a PEM não teria conseguido provar suas alegações com base somente na perícia da

Capitania. Em seguida destacam os pontos das defesas de cada um que teriam ficado demonstrados nos autos, afirmando que não havia sido emitido aviso de mau tempo pela Marinha de forma a impedir as operações de travessia; que até o início do ano de 2019 não havia ninguém responsável por disseminar alarmes antecipados sobre condições meteorológicas; que a embarcação era apropriada para navegação interior Área 1, local onde normalmente não se verificam ondas, conforme preconiza a norma de regência; que era impossível se abortar a viagem e retornar ao porto de origem e, sendo assim, estaria comprovado que o acidente não teria sido resultado da culpa do comandante, primeiro representado. Igualmente, afirmaram que o segundo representado deve ser exculpado, uma vez que seus cálculos teriam sido endossados pela Capitania dos Portos da Bahia depois de verificados, além de a prova trazida por ele ter demonstrado que a norma teria sido erroneamente interpretada pelos peritos da Capitania dos Portos por ocasião do inquérito, havendo erros nos cálculos daquela perícia. Por fim, o terceiro e o quarto representados, afirmam em suas alegações finais que o lastro de pedras introduzidos a bordo não foram pesados pelos peritos; que a apresentação de novo estudo de estabilidade era desnecessária em razão de as modificações não terem provocado uma variação do peso leve da embarcação acima de 2%; que a embarcação fez 1703 viagens ates do acidente sem incidentes, comprovando que era segura, mas que uma força externa irresistível teria causado o acidente. Assim, demonstrado que a embarcação era estável e cumpria todos os requisitos de estabilidade e que a causa do acidente foi o impacto da embarcação com três ondas de arrebentação, pedem para ser exculpados.

Na Sessão Ordinária de Julgamento do dia 17 de setembro de 2019 o Exmo. Sr. Juiz Revisor Geraldo de Almeida Padilha pediu, com base no art. 72, da Lei nº 2.180/54, que o julgamento fosse convertido em diligência para que um perito de confiança da Corte fosse ouvido, ante as conclusões diametralmente opostas que havia entre os pareceres técnicos apresentados pela acusação e pela defesa.

Foi nomeado Perito do Juízo o Engenheiro Naval Cláudio da Silva Tarrisse Fontoura, CREA 39.993D-RJ (fl. 2938), que aceitou o múnus firmando Termo de Compromisso (fl. 2941). O Juiz Relator formulou sete quesitos (fl. 2943), a Procuradoria Especial da Marinha não apresentou quesitos (fl. 2946 e verso) e os representados apresentaram em conjunto doze quesitos (fls. 2949/2964). Observando o número de horas de trabalho necessárias para resposta aos quesitos apresentados, o Sr. Perito fixou seus honorários (fl. 2969), houve impugnação do valor por parte dos representados (fls. 2971/2974), tendo o Juiz Relator arbitrado o valor em decisão de fl. 2984 que deverá ser

pago pela parte sucumbente ao encerramento definitivo do processo administrativo, decisão que não foi agravada por qualquer das partes. O Sr. Perito do Juízo aceitou o múnus nessas condições e apresentou seu laudo dentro do prazo fixado.

Inicia o trabalho com considerações preliminares em que apresenta os termos técnicos utilizados, decifrando-lhes o significado. Descreve a documentação constante dos autos, destacando as fotografias que mostram a embarcação no ano de 2012 e as fotos que mostram a embarcação sobre o banco de corais depois do acidente e faz, de plano, considerações sobre a estabilidade da “CAVALO MARINHO I”. Em seguida respondeu os quesitos do Juiz Relator e dos representados, transcritos a seguir com os mesmos destaques que constam dos autos do processo (fls. 2988 a 3078):

Quesitos apresentados pelo Juiz Relator -

1) *Diga o Sr. Perito, com base na documentação constante dos autos que caracteriza a embarcação em 2012, qual a capacidade máxima de passageiros que permitiria o atendimento aos critérios de estabilidade estabelecidos na NORMAM-02?*

Resposta:

O ponto de alagamento progressivo a ser considerado na avaliação da estabilidade são as janelas do salão inferior. Desta forma, a embarcação, mesmo sem passageiros a bordo, não atende ao critério de estabilidade em seu item “*ângulo de alagamento deverá ser maior ou igual a 25°*”.

Com a consideração feita pelo Engenheiro Responsável a respeito do ponto de alagamento progressivo (braçola da praça de máquinas), a embarcação poderia transportar um total de 135 passageiros (110 no convés superior e 25 no convés inferior). Isso assumindo que os passageiros ocupem, primeiro, o convés superior e, depois, o convés inferior.

Caso as janelas fossem fechadas (estanques ao tempo), o convés inferior não poderia receber passageiros (pela falta de ventilação). Assim, com os 110 passageiros no convés superior, as condições de estabilidade seriam satisfatórias.

2) *Diga o Sr. Perito se na condição de carregamento descrita pelas testemunhas como aquela no momento do acidente a embarcação atendia aos critérios de estabilidade da NORMAM-02?*

Resposta:

A avaliação da estabilidade de uma embarcação tem como ponto de partida o seu deslocamento e posição de seu centro de gravidade.

No momento do acidente, a “CAVALO MARINHO I” já tinha sofrido

alterações, conforme descrito em 2.3 acima. Como não houve medição do novo peso e da nova posição do centro de gravidade, o que deveria ter sido feito após a implementação das obras, não é possível avaliar as novas condições de estabilidade.

Conforme item 2.3.4 deste Laudo, o acréscimo de peso foi superior aos 495 kg citados, sendo, entretanto, impossível de se quantificar com as informações disponíveis.

Esse aumento do deslocamento acarreta uma degradação das condições de estabilidade da “CAVALO MARINHO I”. Não se pode inferir se o centro de gravidade final ficou mais elevado do que o anterior, já que foram implementados substituição e reparos em diversos elementos estruturais, inclusive com a extensão do convés superior até a popa.

Como as janelas do salão inferior foram mantidas nas mesmas condições de 2012, pode-se afirmar que a embarcação, mesmo sem passageiros a bordo, não atenderia ao critério de estabilidade em seu item “*ângulo de alagamento deverá ser maior ou igual a 25°*”.

3) Diga o Sr. Perito se as obras implementadas na embarcação em 2015 descritas pelas testemunhas Sr. Benedito Eduardo Mendes Rocha e Sr. Odirleandro do Carmo dos Santos e comprovadas pelos documentos juntados nos autos, teriam alterado as características de estabilidade da embarcação? Caso afirmativo, melhoraram ou degradaram sua condição de estabilidade? Houve alteração na capacidade máxima de passageiros?

Resposta:

Conforme item 2.3.4 deste Laudo, o acréscimo de peso foi superior aos 495 kg citados, sendo, entretanto, impossível de se quantificar com as informações disponíveis.

Esse aumento do deslocamento acarreta uma degradação das condições de estabilidade da “CAVALO MARINHO I”. Não se pode inferir se o centro de gravidade final ficou mais elevado do que o anterior, já que foram implementados substituição e reparos em diversos elementos estruturais, inclusive com a extensão do convés superior até a popa.

4) Diga o Sr. Perito se as obras implementadas na embarcação em 2015 exigiriam uma nova avaliação de sua condição de estabilidade e também se a prova de inclinação feita em 2012 ainda seria capaz de indicar com precisão o centro de gravidade da embarcação depois dessas alterações.

Resposta:

As obras implementadas em 2015 exigiriam uma nova avaliação de sua condição de estabilidade, independente da realização ou não de nova Prova de Inclinação.

A obtenção dos novos peso e posição do centro de gravidade teria que ser feita, seja através de nova Prova de Inclinação, seja por meio de somatório dos pesos acrescentados.

Conforme apresentado no item 2.3.4 deste Laudo, o acréscimo de peso foi superior aos 495 kg citados, podendo ter sido superior aos 2% do deslocamento (cerca de 750 kg), limite para a dispensa de Prova de Inclinação.

Aquela Prova de Inclinação (de 2012) não refletia as condições de deslocamento e posição de centro de gravidade da embarcação após as obras.

Independente da dispensa ou não de nova Prova de Inclinação, nova avaliação das condições de estabilidade deveria ter sido efetuada.

5) Após as modificações implementadas em 2015 a embarcação passou a navegar mais abicada, obrigando o armador a instalar 300kg de lastro à popa da embarcação para obter maior eficiência propulsiva, segundo teria afirmado em depoimento pessoal prestado perante este Juízo. Com base nessa informação diga o Sr. Perito se esse seria um indicativo de que o centro de gravidade da embarcação se deslocou depois das obras e diga, ademais, qual a influência do lastro instalado na embarcação pelo armador para a ocorrência do acidente?

Resposta:

Conforme item 2.3.4 deste Laudo, o centro de gravidade da embarcação teria se deslocado para vante, comprovando o acréscimo de peso superior aos 495 kg citados. O lastro instalado comprova que houve esse deslocamento. Este teria sido causado pelo acréscimo de peso na região de vante da embarcação, suficiente para compensar o aumento do peso consequente da troca dos motores e do prolongamento do convés superior até a popa, e, ainda, levar o centro de gravidade para vante, causando o citado “abicamento”.

A instalação do lastro não tem relação com a causa do acidente.

6) Algumas testemunhas afirmaram que a embarcação possuía uma banda permanente para um dos bordos. Diga o Sr. Perito se essa banda seria capaz de degradar as condições de estabilidade da embarcação e se à luz dos dados obtidos da prova de inclinação realizada em 2012 seria possível de se identificar tal tendência?

Resposta:

É possível se identificar a existência de banda permanente através da Prova de Inclinação.

No caso da Prova de Inclinação de 2012, não houve essa indicação. Considerando que a Prova foi bem realizada, essa banda teria surgido como consequência das obras de 2015.

A existência de banda permanente degrada as condições de estabilidade, “abaixando” a CEE (Curva de Estabilidade Estática).

Finalmente, ao último quesito do Juiz Relator, que pede que o Perito complemente suas respostas com o que sua experiência profissional puder trazer de útil ao deslinde desse acidente, ele fez referência às conclusões da perícia, que será transcrita adiante.

Os quesitos apresentados pelos representados foram respondidos conforme se segue:

Quesitos apresentados pelos Representados -

1) *Diga o Sr. Perito quais os documentos que caracterizam a embarcação em 2012 necessários para a análise e cálculos da capacidade máxima de passageiros que permitiria a verificação do atendimento aos critérios de estabilidade estabelecidos na NORMAM-02?*

a) Todos estes documentos constam dos autos?

b) Pode o Sr. Perito confirmar se constam dos autos inclusive o “Plano de Arranjo Geral” de 2012, com um motor e distribuição de bancos, espaço para passageiros e outros itens significativamente diferentes do Plano de Arranjo Geral de 2015 (que possui dois motores, não possui bancos no convés inferior etc.) fundamental para este cálculo?

Resposta:

O item 2.2 acima estabelece quais os documentos estão disponíveis nos autos e como eles foram abordados neste Laudo.

Na ausência de toda a gama de documentos necessária para uma avaliação das condições de estabilidade para a embarcação em 2012, foram assumidos corretos aqueles existentes, notadamente o EED elaborado pelo Engenheiro Responsável, apenas implementando correções que independem da disponibilidade de outros documentos.

Desta forma, quanto ao quesito a):

Não, nem todos os documentos necessários para a verificação do atendimento aos critérios de estabilidade estabelecidos na NORMAM-02 pela embarcação em 2012

constam nos autos.

Quanto ao quesito b):

Não consta dos autos o “Plano de Arranjo Geral” de 2012, com um motor e distribuição de bancos, espaço para passageiros e outros itens diferentes do Plano de Arranjo Geral de 2015.

2) Diga o Sr. Perito qual a versão (2012 ou 2015/2016) do “Plano de Arranjo Geral” foi utilizado na elaboração dos cálculos do “Estudo de Estabilidade da Embarcação ‘CAVALO MARINHO I’” (fls. 989 a 1044) do Sr. Perito designado pela DPC/CPBA e contido no “Laudo Pericial Direto” (fls. 954 a 1044).

a) Diga o Sr. Perito, qual a lotação autorizada por convés em 2012, também elemento fundamental para os cálculos do EED no arranjo da embarcação de 2012, e qual a lotação autorizada por convés para o arranjo de 2015.

b) Se for o caso, ao utilizar equivocadamente o “Plano de Arranjo Geral de 2015”, disponível nos autos, ao invés do “Plano de Arranjo Geral de 2012”, não disponível nos autos, diferentes inclusive da distribuição de passageiros por convés da embarcação, entre outras diferenças significativas para a realização deste estudo, ficou este cálculo de estabilidade comprometido de forma irreparável devido a este erro evidente, pelo qual se chegou a resultados definitivamente incorretos?

Resposta:

O Sr. Perito designado pela DPC/CPBA utilizou as informações disponíveis no Plano de Arranjo Geral datado de 2012 e no qual foram introduzidas algumas das alterações implementadas nas obras de 2015.

Quanto ao quesito a):

O EED elaborado pelo Engenheiro Responsável em 2012 estabelece que a “CAVALO MARINHO I” poderia transportar, com suas bagagens, 110 passageiros no convés superior e 50 passageiros no convés inferior. A Licença de Alteração, fls. 1115, autoriza 160 passageiros. Cabe notar que não houve alteração no EED, uma vez que foi assumido erradamente pelo Engenheiro Responsável que não teria havido alteração no deslocamento e posição do centro de gravidade após as obras realizadas em 2015, mantendo-se, desta forma, as conclusões do estudo de 2012.

A não obtenção dos novos pesos e posição do centro de gravidade após as obras de 2015 compromete qualquer avaliação da estabilidade e da capacidade máxima de passageiros. Como o deslocamento da embarcação evidentemente aumentou, conforme item 2.3.4 deste Laudo, a capacidade máxima de passageiros teria,

inquestionavelmente, reduzido.

Quanto ao item b):

A utilização do “Plano de Arranjo Geral” disponível nos autos, que apresenta algumas das alterações introduzidas na embarcação durante as obras de 2015 poderia, sim, levar a conclusões incorretas.

A avaliação correta das condições de estabilidade deveria ter sido feita utilizando-se um Arranjo Geral que refletisse exatamente a embarcação e, principalmente, utilizando-se os valores corretos de deslocamento e posição do centro de gravidade após as obras, valores estes que não foram medidos através de uma Prova de Inclinação (sequer estimados).

Deve ficar claro que, sendo o “ponto de alagamento progressivo” as janelas do salão inferior, a capacidade de passageiros, em qualquer época, antes ou depois das obras de 2015, é NULA, independente do “Plano de Arranjo Geral” utilizado.

3) Diga o Sr. Perito de forma detalhada nos aspectos mais significativos, e com base nos depoimentos constantes dos autos, qual a condição de carregamento descrita pelas testemunhas de forma mais fidedigna possível, como aquela no momento do acidente, conforme solicitado no quesito “b)” do senhor Relator.

Detalhes significativos:

- ***Quantidade de passageiros total e por convés.***
- ***Situação dos passageiros: em pé ou sentado.***
- ***Rascunho da distribuição por convés para cálculo: usar Plano de Arranjo Geral 2015 (fl. 1103) constante dos autos.***

- ***Existência ou não de bagagem e sua localização.***

a) Nos depoimentos dos tripulantes e passageiros, ou nos escombros do naufrágio, pode ser constatada a presença de bagagens?

Resposta:

O Plano de Arranjo Geral existente nos Autos, que incorpora algumas das alterações realizadas em 2015, não permite estabelecer de forma detalhada e confiável as condições dos passageiros por não contemplar todas as alterações, notadamente o prolongamento do convés superior até a popa. O dito prolongamento aumentaria o espaço para os passageiros no convés superior.

As seguintes testemunhas fizeram referência à quantidade de passageiros embarcados:

i) Testemunha 01: OSVALDO COELHO BARRETO, comandante da

“CAVALO MARINHO I”, quando perguntado “*quantos passageiros e tripulantes estavam na embarcação no momento do acidente e como estavam distribuídos a bordo*”, respondeu que “*116 passageiros (sendo que 4 passageiros eram policiais militares), e mais 4 tripulantes. De 25 a 30 estavam no convés inferior e os demais no convés superior*”. Declarou que não havia carga, apenas os passageiros e seus objetos pessoais.

ii) Testemunha 02: GILBERTO ABDALA ABIB NETO, auxiliar de convés, tripulante da “CAVALO MARINHO I”, quando perguntado “*quantos passageiros e tripulantes estavam na embarcação no momento do acidente e como estavam distribuídos a bordo*”, respondeu que “*não sabe a quantidade de passageiros e que havia quatro tripulantes*”. Informou que não havia carga a bordo.

iii) Testemunha 05, SUEL SILVA DE JESUS, engenheiro de pesca, passageiro que viajou no convés superior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*acredita que estava dentro da capacidade de passageiros, mas acrescentou que os bancos do convés superior estavam todos ocupados e que havia passageiros em pé*”. Não percebeu carga no convés superior.

iv) Testemunha 08: EDIVALDO SOUZA CONCEIÇÃO, analista Servicedesk, passageiro que viajou no convés inferior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*acredita que não, pois no convés inferior ainda havia espaço disponível*”. Afirmou que não havia carga no convés superior ou na proa, apenas pertences pessoais dos passageiros.

v) Testemunha 09: JOISY ELEM OLIVEIRA DA SILVA, estudante, passageira que viajou no convés superior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*não sabe informar, mas que, no convés superior, só havia quatro pessoas em pé e as demais sentadas*”. Informou que não percebeu carga alguma no convés superior ou na proa, apenas passageiros e suas bolsas.

vi) Testemunha 10: MOACIR DE JESUS TRINDADE, aquaviário, passageiro que viajou no convés superior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*não percebeu excesso de passageiros nem de carga, mas que não havia banco vazio no convés superior*”.

vii) Testemunha 11: VALDEMAR ALVES FREITAS JÚNIOR, policial militar, passageiro que viajou no convés superior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*não havia excesso de passageiros e não viu carga*”. Informou que todos os bancos estavam ocupados e só se

recorda do próprio depoente e de outro passageiro em pé.

viii) Testemunha 12: VANESSA CALDAS SANTOS, estudante, passageira que viajou no convés superior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*a lancha estava cheia e que não havia lugares disponíveis no convés superior e tinha cinco pessoas em pé na parte da frente da embarcação*”.

ix) Testemunha 13: GLEISE JESUS DOS SANTOS, operadora de caixa, passageira que viajou no convés superior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*acredita que não, mas que havia muita gente em pé, pois muitos queriam ir para a parte de baixo da embarcação*”.

x) Testemunha 14: CRISTIANO DOS SANTOS BARRETO, motorista, passageiro que viajou no convés superior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*não havia, acredita que havia 120 pessoas a bordo, pois treze pessoas desistiram de viajar na ‘CAVALO MARINHO I’ pois já havia entrado água na mesma embarcação no mês de abril*”. Acredita que havia 110 pessoas no convés superior e que todos os bancos estavam ocupados neste convés. Informou que não havia carga no convés superior.

xii) Testemunha 15: MEIRE REIS RAMOS SOUZA, administradora, passageira que viajou no convés superior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*não havia excesso de passageiro, mas que havia muita gente na parte de cima porque as pessoas não gostam de viajar no porão*”.

xiii) Testemunha 16: ELTON BONIFÁCIO DE JESUS, aquaviário, passageiro que viajou no convés superior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*acredita que o número de passageiros estava de acordo com a lotação*”. Disse que todos os bancos estavam ocupados, com algumas pessoas de pé atrás da cabine e na popa da embarcação havia umas 5 a 6 pessoas. Informou que não havia carga, apenas mochilas e sacolas dos passageiros.

xiv) Testemunha 17: PAULO SÉRGIO CASTRO RIBEIRO GONÇALVES, funcionário público, passageiro que viajou no convés inferior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*não havia, que havia, no máximo, 120 pessoas*”. Informou que havia muita gente no convés inferior, algumas dormindo. Não havia carga a bordo.

xv) Testemunha 18: EDSON DE FÁTIMA XAVIER, serralheiro, passageiro que viajou no convés inferior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*foi um dos últimos a entrar na embarcação e o convés superior já estava cheio e que, no convés inferior, ainda havia lugares vagos*”.

xvi) Testemunha 19: JORGE AUGUSTO SANTANA PEREIRA DE OLIVEIRA, supervisor de vendas, passageiro que viajou no convés superior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*não havia excesso de passageiros e não havia carga*”.

xvii) Testemunha 21: CARMOSINA REBOUÇAS DE LIMA, diarista, passageira que viajou no convés inferior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*já viajou em outras ocasiões com mais de 50 pessoas em pé mas, desta vez, estava normal. Acrescentou que não havia lugares para sentar na parte de cima e que, por isso, desceu para a parte de baixo*”. Acredita que, no convés inferior, havia umas doze pessoas.

xviii) Testemunha 23, MARIA LÚCIA DOS ANJOS SANTOS, faxineira, passageira que viajou no convés inferior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*havia muita gente na parte de cima, mas que não percebeu pessoas em pé e que duas mulheres com crianças desistiram de viajar e que só havia pessoas com bolsas ou mochilas*”.

xix) Testemunha 24, ELEN SILVA SANTOS, estudante, passageira que viajou no convés inferior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*sim, pois não havia mais lugar na parte de cima para sentar, mas que, até o momento que entrou na embarcação, não havia pessoas em pé*”. Não percebeu carga no convés.

xx) Testemunha 25, ANDRÉ LUÍS BATISTA DE OLIVEIRA, policial militar, passageiro que viajou no convés inferior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*acredita que havia excesso de passageiros, pois os convéses superior e inferior estavam cheios*”. Disse que havia cerca de 25 passageiros no convés inferior.

xxi) Testemunha 26, MARIA RENILDA FERREIRA SANTANA, assistente administrativo, passageira que viajou no convés superior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*respondeu que não e que estavam todos sentados, exceto por duas pessoas*”. Não havia

carga, apenas bolsas e mochilas.

xxii) Testemunha 28: SÍLVIO SCOFIELD SOUZA DE SÁ OLIVEIRA, arquiteto, passageiro que viajou no convés superior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*havia uma catraca que o depoente não sabe para que serve e que o controle era feito por uma pessoa da empresa, logo após a bilheteria, contando os passageiros com contador, mas que, mesmo assim, existe falha na contagem devido àqueles que não pagam passagem. Acrescentou que todos os assentos da parte superior estavam ocupados e que havia pessoas viajando em pé*”.

xxiii) Testemunha 29, ERIVALDO OLIVEIRA DE JESUS, taxista, passageiro que iniciou a viagem no convés superior e depois foi para o convés inferior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*não havia, pois muitas pessoas ficaram no píer*”. Disse que a lancha estava cheia, com todos os bancos ocupados.

xxiv) Testemunha 30, MARCELINA DA SILVA BRITO, médica, passageira que viajou no convés superior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*não havia. Todos os bancos estavam ocupados e havia poucas pessoas em pé (quatro ou cinco que não quiseram ir no convés inferior)*”.

xxv) Testemunha 31, CHAUANE LAIS SANTOS DE CERQUEIRA, telefonista, passageira que viajou no convés superior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*não sabe informar, mas que, ao entrar na lancha, percebeu que havia cerca de 10 passageiros em pé, distribuídos próximo à cabine de comando e na parte de trás, e que todos os assentos estavam ocupados*”. Não percebeu carga no convés.

xxvi) Testemunha 32, JAILSON NASCIMENTO CARDOSO, policial militar, passageiro que viajou no convés superior, quando perguntado “*se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo*”, respondeu que “*acredita que sim devido ao tamanho e condições da lancha*”. Disse que todos os bancos estavam ocupados e havia pessoas em pé. Informou que “*no horário que a lancha saiu, as pessoas costumam transportar produtos para venda em Salvador e que viu caixas e sacolas embaixo da cabine de comando e nas duas laterais da embarcação*”.

xxvii) Testemunha 33, TAMIRES LOBO MOREIRA, estudante, passageira que viajou no convés superior, quando perguntada “*se percebeu que havia excesso de*

passageiros ou carga a bordo”, respondeu que *“estava lotada, pois teve pessoas que desistiram de viajar”*. Disse que todos os bancos estavam ocupados e que havia pessoas em pé, tanto na frente como na parte de trás da embarcação.

xxviii) Testemunha 34, JAMILE MAIA DA SILVA, estudante, passageira que viajou no convés superior, quando perguntada *“se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo”*, respondeu que *“antes de embarcar havia muita gente no pier e que os bancos estavam lotados e algumas pessoas em pé”*. Não observou carga no convés superior nem na proa.

xxix) Testemunha 35, BRUNO PATRIC SÃO BERNARDO CAMPOS, auxiliar de bilheteiro, funcionário da empresa “CL Transporte Marítimo”, quando perguntado “quantas pessoas embarcaram na ‘CAVALO MARINHO I’ no dia do acidente, respondeu *“que embarcaram 116 passageiros e 04 tripulantes”*. Informou que o contador indicou 129 passageiros mas 13 desistiram de viajar.

xxx) Testemunha 39, JOSIENE RAMOS DE SOUZA, autônoma, passageira que viajava no convés superior, quando perguntada *“se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo”*, respondeu que *“acredita que sim. Acrescentou que na parte de cima todos os bancos estavam ocupados e havia pessoas em pé”*. Não observou carga no convés.

xxxi) Testemunha 40, MICHELE SILVA AMORIM, técnica de enfermagem, passageira que viajou no convés superior, quando perguntada *“se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo”*, respondeu que *“a parte de cima estava superlotada, com todos os bancos ocupados e com pessoas em pé e, na parte de baixo, havia pessoas deitadas nos bancos”*. Disse que não viu carga a bordo.

xxxii) Testemunha 44, EDUARDO JOSÉ REIS AGUADÊ, funcionário público municipal, passageiro que viajou no convés superior, quando perguntado *“se percebeu que havia excesso de passageiros ou carga a bordo”*, respondeu que *“havia bastante pessoas a bordo”*. Disse que não havia carga.

Dos depoimentos acima resumidos, pode-se depreender:

• Conforme depoimento da testemunha 1, do Sr. OSVALDO COELHO BARRETO, comandante da “CAVALO MARINHO I”, havia **116 passageiros a bordo, além de 4 tripulantes**. Esta informação é ratificada pela testemunha 35, Sr. BRUNO PATRIC SÃO BERNARDO CAMPOS, auxiliar de bilheteiro que fazia a contagem dos passageiros. São as únicas testemunhas que quantificaram, com certeza, o número de passageiros a bordo no momento do acidente.

- Há unanimidade dos depoentes quanto a todos os bancos do convés superior estarem ocupados, com alguns passageiros em pé.

- O Memorial Descritivo da embarcação após as obras de 2015, fls. 1105 e seguintes, estabelece, em seu item 6, a seguinte distribuição de passageiros:

- Convés principal (superior): 73 passageiros sentados e 14 em pé;
- Convés inferior: 33 passageiros sentados e 38 em pé.

- O “Plano de Arranjo Geral” da embarcação após as obras de 2015, que consta dos Autos à fl. 1103, indica, no convés superior, 75 passageiros sentados, além de 14 em pé. No convés inferior, há previsão de 33 passageiros sentados e 38 em pé.

- O EED elaborado pelo Engenheiro responsável pela “CAVALO MARINHO I” em 2012 (fls. 1051 e seguintes), especificamente à fl. 1057, estabelecia 110 passageiros no convés superior e 50 no convés inferior.

Assim, pode-se inferir que, no convés superior viajavam 75 pessoas sentadas, cerca de 10 em pé na região de ré e ao lado da cabine, e cerca de 30 pessoas no convés inferior, sentadas e em pé.

Quanto ao quesito a):

Não há referência a carga, apenas bolsas e mochilas dos passageiros, Apenas a testemunha 32, JAILSON NASCIMENTO CARDOSO, policial militar, passageiro que viajou no convés superior, informou que “no horário que a lancha saiu, as pessoas costumam transportar produtos para venda em Salvador e que viu caixas e sacolas embaixo da cabine de comando e nas duas laterais da embarcação”.

4) Diga o Sr. Perito de forma detalhada, quais são as obras descritas pelas testemunhas, Sr Benedito Eduardo Mendes Rocha e Sr. Odirleandro Carmo Santos, conforme foi solicitado no quesito “c)” do senhor Relator.

a) Neste detalhamento, indique aquelas que devem ser consideradas *MANUTENÇÃO DE ROTINA (MR)*, como pintura, substituição de elementos do casco deteriorados por novos, ou seja, onde não existe acréscimo ou decréscimo de material (ou peso), mas apenas a troca de componentes semelhantes, diferenciando daquelas obras de *ALTERAÇÃO de CONFIGURAÇÃO (AC)* (passíveis de processo de regularização: Cap 3 – NORMAM-02), da embarcação e que foram descritas por aquelas testemunhas.

Resposta:

No item 2.3 deste Laudo são descritas as obras realizadas, baseado no depoimento de algumas testemunhas:

De acordo com o Sr. BENEDITO EDUARDO MENDES ROCHA (fl. 74), foram realizados de abril a dezembro de 2015 os seguintes serviços na embarcação “CAVALO MARINHO I”:

- a) Troca da quilha por madeira de oiti;
- b) Troca do pau condutor central por madeira de jaqueira;
- c) Colocação de dois paus condutores laterais de jaqueira para dar passagem ao eixo propulsor;
- d) Troca de todo o tabuado do casco por madeira olandim;
- e) Troca de 70% do cavername (braços e cavernas) por madeira de jaqueira, sendo que a maior parte trocada foi do través para a popa;
- f) Troca do espelho de popa por madeira jaqueira;
- g) Reforma completa dos conveses inferior e superior;
- h) Substituição da roda de proa por madeira de jaqueira;
- i) Reforma da cabine de comando;
- j) Troca do assoalho da praça de máquinas por compensado;
- k) Substituição de um motor GM por dois motores MWM 229 turbo;
- l) Aumento da largura da popa em 30 cm para receber os dois motores e os paus condutores laterais (ver comentário a seguir); e
- m) Retirada de oito bancos do centro do convés inferior.

O Sr. ODIRLEANDRO CONCEIÇÃO DO CARMO DOS SANTOS, em seu depoimento às fls. 297 a 299 informou que foram as seguintes as atividades relacionadas à reforma da embarcação realizada em 2015:

- a) Troca da quilha;
- b) Substituição de um motor GM por dois motores MWM modelo 229;
- c) Pintura geral;
- d) Troca dos braços das cavernas;
- e) Acréscimo de dois paus condutores devido à inclusão de mais um motor;
- f) Substituição do painel de instrumentos da cabine de comando; e
- g) Substituição das tábuas do fundo.

Constata-se naquele item, também, que o peso acrescentado foi superior ao indicado pelos representados nas alegações finais às fls. 2893 e seguintes, uma vez que as obras descritas, que teriam gerado acréscimo de peso, foram todas na região de ré da embarcação e, conforme depoimentos, a embarcação, após as obras, ficou com dificuldade de manobra, estando “abicada”, necessitando, inclusive, de lastro para a

correção desta deficiência.

Quanto ao quesito a):

“Manutenção de Rotina” (MR), ou “Manutenção Preventiva”, contempla obras realizadas com o objetivo de se prevenir quanto a uma degradação do sistema/equipamento que comprometa sua funcionalidade no futuro. No caso de equipamentos, essas manutenções são estabelecidas em seu manual e devem ser feitas sistematicamente após determinado período de operação do mesmo, ainda que, aparentemente, não sejam necessárias. Difere da “Manutenção Corretiva” que é feita após o sistema/equipamento apresentar defeito e este tenha que ser reparado. No caso de elementos estruturais, “Manutenções de Rotina ou Preventiva” são feitas sempre que medições da espessura de um elemento estrutural indicar que ela está abaixo de valores mínimos estabelecidos pelas Normas de Engenharia.

Uma “Alteração de Configuração” indica mudança em sistemas/equipamentos que altera sua característica, seja em quantidade, seja em especificações.

No caso da “CAVALO MARINHO I”, não houve registro detalhado das obras realizadas, o que impede que seja estabelecida a razão da obra, ou seja, se foi a necessidade de “manutenção corretiva” ou uma “manutenção de rotina ou preventiva”.

Consideradas como “Alteração de Configuração”, no caso, apenas a troca dos motores e dos tanques (óleo e água), dentre as obras descritas. Além das citadas pelos depoentes acima, o prolongamento do convés superior até a popa também deve ser enquadrado como “Alteração de Configuração”.

5) Diga o Sr. Perito, se as obras de MANUTENÇÃO DE ROTINA (MR) detalhadas no “Quesito 04” podem causar variações de peso e/ou variação longitudinal do centro de gravidade da embarcação acima dos limites estabelecidos na NORMAM-02, que se refere o Capítulo 3 para ser considerada “alterações” passíveis de “processo de regularização”.

a) Se não estiver sido ultrapassado os limites estabelecidos no artigo 0301, a), 4), da NORMAM-02, diga se estas obras estão perfeitamente em conformidade com a legislação em vigor após vistoria do GVI em 2016 e emissão do CSN (Certificado de Segurança de Navegação, fls. 1111), que atesta a realização e aprovação das vistorias pertinentes em acordo com os planos apresentados. (NORMAM-02, artigo 0808 e Anexo-8A).

b) Diga o Sr. Perito se as obras de ALTERAÇÃO de CONFIGURAÇÃO

(AC) da embarcação que foram detalhadas no “Quesito 04”, estão completamente dispostas nos planos e processo de regularização de 2015, vistoriados e aprovados pela CPBA em 2016 com emissão do CSN, nas condições do parágrafo acima.

Resposta:

Nos Planos apresentados e que constam nos autos não foram incorporadas listas com as alterações implementadas. Os Planos, inclusive, mantêm a data de 2012, data em que os Planos foram primeiramente elaborados.

Comparando-se os Planos com fotos após o acidente (após 2015), verifica-se que, pelo menos, o prolongamento do convés superior não foi representado nos Planos. Não é possível afirmar se houve outras alterações que não teriam sido representadas nos Planos.

O acréscimo de peso total após as obras, como dito no item 3.2.4 acima, não pode ser quantificado, mas foi superior ao indicado pelos representados nas alegações finais (fls. 2893 e seguintes), uma vez que as obras descritas, que teriam gerado acréscimo de peso, foram todas na região de ré da embarcação. E, conforme depoimentos, a embarcação, após as obras, ficou com dificuldade de manobra, estando “abicada”, necessitando, inclusive, de lastro para a correção desta deficiência.

Importante salientar que os limites de acréscimo de peso e variação da posição longitudinal do centro de gravidade estabelecidos pela NORMAM, não elimina uma nova avaliação da estabilidade. Somente dispensa a realização de uma nova Prova de Inclinação como método para obtenção do valor do peso acrescentado.

Portanto, quanto ao quesito a):

O artigo 0301, a), 4) da NORMAM-02 estabelece que:

“a) Alteração - significa toda e qualquer modificação ou mudança:

...

4) De localização, substituição, retirada ou instalação a bordo de quaisquer itens ou equipamentos que impliquem diferenças superiores a 2% para o peso leve ou 0,5% do comprimento entre perpendiculares (Lpp) para a posição longitudinal do centro de gravidade da embarcação;...”

Não é possível estabelecer se as obras efetuadas em 2015 acarretaram um aumento de peso ou variação da posição longitudinal do centro de gravidade superior aos valores estabelecidos no item acima da NORMAM-02. Este aumento de peso somente poderia ser estabelecido com a realização de uma Prova de Inclinação ou, pelo menos, de uma Prova de Porte Bruto, quando os calados seriam medidos e o deslocamento da

embarcação obtido com o auxílio das Curvas Hidrostáticas. Valores abaixo deste limite dispensaria da realização de uma Prova de Inclinação, mas não de uma avaliação da estabilidade.

Quanto ao quesito b):

Os planos apresentados contemplam a troca dos motores e a nova configuração dos tanques. No entanto, não apresentam o prolongamento do convés superior até a popa, obra que pode ser comprovada comparando-se as fotos da embarcação antes e depois do acidente.

6) Diga o Sr. Perito, se a instalação de supostos 300 kg de lastro (o equivalente a 3 passageiros e suas bagagens, apenas !) pelo armador no fundo da embarcação, encaixados nos vão formados pelas cavernas, sobrequilha e longarinas à popa desta, poderia ter algum tipo de influência para a ocorrência desta acidente, como aventado no quesito “f)” do juiz Relator.

a) A instalação de supostos 300 kg de lastro, não é “passível” de “processo de regularização de projeto”, já que o mesmo não ultrapassa 2% do peso leve da embarcação (749 kg) e tão pouco desloca o CG da embarcação mais que 0,5 % da Lpp. Diga o Sr. Perito, caso verifique como verdadeiras as informações contidas neste parágrafo, se a colocação deste lastro se encontra em plena conformidade com a norma legal.

b) Confirme o Sr. Perito se havia algum item de vistoria para LASTRO anteriormente à Portaria no 80/DPC de 13 de março de 2018, em sua extensa lista do Anexo 8-A da NORMAM-02/DPC, que determina o que o GVI (Grupo de Vistoria e Inspeção da CPBA/DPC), deve inspecionar para emissão do CSN. Ou seja, à data do acidente, sequer havia item de vistoria para o GVI inspecionar LASTRO, mas somente 7 meses após o acidente foi incluído este item específico na posição “45)”. (Referência: Anexo 8-A NORMAM-02 anterior a março de 2018).

Resposta:

A existência do lastro e sua forma de fixação não está relacionada com o acidente. Ela apenas comprova que houve necessidade de se corrigir um trim pela proa (abicação) que ocorreu após as obras de 2015, para melhorar a eficiência do propulsor e o desempenho da embarcação. Tal fato indica que o peso acrescentado foi superior ao descrito pelos representados nas alegações finais (fls. 2893 e seguintes), reforçando a necessidade de uma nova avaliação da estabilidade, provavelmente com a realização de nova Prova de Inclinação.

Quanto ao quesito a):

A colocação de lastro em uma embarcação deve estar registrada no Memorial Descritivo e no Estudo de Estabilidade, mesmo que seu peso seja inferior a 2% do deslocamento leve da embarcação, e mesmo que a variação do LCG decorrente desta instalação seja inferior a 0,5% da Lpp.

No caso da “CAVALO MARINHO I”, o lastro deveria constar nos documentos e na avaliação das novas condições de estabilidade.

Quanto ao quesito b):

A portaria 80/DPC, de 13 de março de 2018, estabelece, dentre outras alterações:

Alterar o “Anexo 8-A – ‘LISTA DE VERIFICAÇÃO PARA VISTORIA INICIAL E VISTORIA DE RENOVAÇÃO DE EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR’ inserir o item 45 com o seguinte texto: ‘45) Verificar a existência do lastro fixo, sua composição, posicionamento e meios de fixação, de acordo com os dados disponíveis no estudo de estabilidade ou no Plano de Arranjo Geral ou de Capacidade.’”

Assim, a obrigatoriedade de se vistoriar a existência de lastro, sua composição, material e fixação, confrontando com as informações disponíveis no estudo de estabilidade e demais documentos da embarcação (Memorial Descritivo, Arranjo Geral, etc.) somente surgiu em março de 2018.

Deve ficar claro que essa alteração refere-se a “vistoria do lastro”, o que não exime o Engenheiro Responsável de registrar nos documentos a existência deste lastro e considerá-lo na avaliação da estabilidade da embarcação.

7) Diga o Sr. Perito, quais as reais declarações feitas pelo armador (fls. 82 a 85 e acareação fls. 931) Sr. Lívio Garcia Galvão Júnior, para justificar a colocação de cerca de 300 kg de lastro na popa da embarcação, especificamente com relação a corrigir trim ou banda.

a) Diga o Sr. Perito, se as alegações atribuídas a ele, armador, no quesito “e)” do senhor Relator, ou seja, “Após as modificações implementadas em 2015 a embarcação passou a navegar mais abicada...” constam de seu depoimento pessoal prestado perante o Tribunal Marítimo em 03/07/2019, às fls ____ a ____.

b) Se o armador que operava e é conhecedor da sua embarcação, não disse que havia trim a ser corrigido, diga o Sr. Perito se este seria um forte indício de que a embarcação não sofreu alteração de peso e/ou deslocamento longitudinal do seu CG,

apesar das obras realizadas, em especial à popa, que poderiam provocar estas variações?

Resposta:

Em seu Termo de Inquirição às fls. 82 e seguintes, o Sr. LÍVIO GARCIA GALVÃO JÚNIOR, locatário da embarcação, após afirmar que não instalou lastro sólido e que a embarcação não possuía lastro, declarou que *“foram instaladas pedras encaixadas entre as cavernas da popa, distribuídos para os dois bordos a partir da sobrequilha da embarcação, com aproximadamente 300 quilogramas de peso. Acrescentou que o serviço foi realizado entre maio e junho de 2017 e foi para melhorar a manobrabilidade da embarcação.”*

No Termo de Acareação, fls. 931, informou que não havia lastro sólido durante as obras de 2015.

O resumo dos depoimentos dos representados Sr. Henrique José Caribé Ribeiro e do Sr. Lívio Garcia Galvão Júnior, apresentado nas alegações finais à fls. 2895, indica que, após as obras realizadas em 2015, a embarcação apresentou abicamento, o que dificultava a manobrabilidade, tendo sido, então, instalado o lastro para corrigir esta deficiência.

Algumas referências foram feitas durante os depoimentos quanto a essa dificuldade de se manobrar a embarcação, nem sempre usando as palavras “abicamento” ou “trim”. No entanto, a colocação de lastro na popa tem o objetivo, neste caso, de posicionar leme e/ou hélices em uma condição de melhor eficiência, operando mais submersos. Como as obras citadas pelos representados nas alegações finais (fls. 2893 e seguintes) incluem obras na região de ré da embarcação, somente seria necessária a instalação do lastro naquela região se a embarcação estivesse, de fato, abicada, ou seja, teria havido acréscimo de peso na região de vante da embarcação que compensaria esse peso instalado na região de ré. Tal peso não foi quantificado, seja através de cálculos, seja através da medição dos calados (Prova de Porte Bruto), o que seria, inclusive, o procedimento correto, devido à dificuldade de se obter o peso exato dos itens de madeira substituídos.

Portanto, quanto ao quesito a):

No Depoimento Pessoal do Sr. LÍVIO GARCIA GALVÃO JÚNIOR, fls. 2846 e seguintes, há registro, apenas, de que as *“pedras foram instaladas para melhorar a manobrabilidade”*.

Quanto ao quesito b):

O locatário da “CAVALO MARINHO I” (Sr. Lívio) não afirma, em seus depoimentos, que “havia trim a ser corrigido”, apenas que seria necessário corrigir a manobrabilidade da embarcação. Uma das maneiras de se melhorar a manobrabilidade é colocar o(s) leme(s) e/ou propulsor(es) em uma profundidade em que trabalhe com melhor eficiência. Após as obras de 2015, eles não estariam operando em profundidade ideal devido a existência de trim pela proa já que, inquestionavelmente, houve aumento de peso, que, por si só, levaria o(s) leme(s) e propulsor(es) a operarem em profundidade superior à condição de 2012. Assim, apesar de não ter sido declarado, explicitamente, que havia necessidade de corrigir o trim, esta necessidade fica evidente.

8) *Dos 30 passageiros e 4 tripulantes ouvidos em sede do IAFN, sendo as únicas testemunhas oculares do acidente, 30 afirmaram que existiram ondas, que foram comprovadas pelos laudos meteorológicos (ondas de arrebenção, laudo sintetizado às fls. 980 a 981) e concluído pelo senhor Encarregado do Inquérito (fls. 1257 a 1259 – ondas de arrebenção), além de declarado no relatório do ISAIM que o local do acidente “apresenta características de área desabrigada”, sendo esta a causa determinante do emborcamento. Diga o Sr. Perito se é razoável ainda assim negar que tenham ocorrido estas ondas? (Extrato dos depoimentos como anexo 1).*

Resposta:

Não há dúvidas de que houve ondas que atingiram a embarcação por boreste, fazendo com que ela adernasse por bombordo. No entanto, apesar de haver registro de diversas outras embarcações no mar naquele momento, apenas a “CAVALO MARINHO I” sofreu o adernamento.

Os critérios de estabilidade consideram que as embarcações irão operar em condições de mar onde a existência de ondas é prevista. Era de se esperar, então, que outras embarcações sofressem acidentes semelhantes à “CAVALO MARINHO I”.

Com relação às chamadas “ondas de arrebenção”, não há nada nos autos, nem mesmo nos depoimentos, que indique sua ocorrência. Mas o fato das janelas do convés inferior serem capazes de admitir água a partir de pequenas inclinações (menores que 20°) e tendo havido, segundo os depoimentos de pessoas que viajavam no convés inferior, embarque de água pelas janelas, bastaria o choque de uma onda para que este Ponto de Alagamento Progressivo fosse atingido, causando o alagamento da embarcação e, conseqüentemente, degradando por completo suas condições de estabilidade.

9) *A NORMAM-02 estabelece que cabe às Capitânicas nas suas NPCPs determinarem as áreas de navegação em:*

Área 1 – Áreas abrigadas tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

A embarcação “CAVALO MARINHO I” era certificada para navegar na Área 1. E o Relatório de Investigação de Segurança Marítima – ISAIM relativo a este acidente, que foi elaborado pela CPBA e emitido a 1º outubro de 2017, isto é, antes da conclusão do IAFN, afirma no item XII – Recomendações de Segurança, às folhas 43 e 44, que a área do local do acidente deve ser estudada e se necessário alterada, em virtude deste local em determinadas épocas do Ano apresentar características de Área desabrigada.

Comente o Sr. Perito este fato esclarecedor para a determinação da causa deste acidente.

Resposta:

Caso a área em que ocorreu o acidente estivesse identificada como Área 2, os critérios de estabilidade seriam mais rigorosos, fazendo com que a “CAVALO MARINHO I” ficasse mais distante dos limites estabelecidos.

Deve ficar claro que os critérios de estabilidade estabelecidos para a Área 1 já não estavam sendo atendidos, principalmente devido às janelas do convés inferior.

10) O Representado Henrique Caribé, Engenheiro Responsável Técnico, afirma que a juntada da ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) com data posterior ao acidente deveu-se, exclusivamente, a pedido pessoal feito pela vistoriadora da CPBA Sabrina Fonseca, na data informada no documento, devido a não ter sido localizado junto ao processo administrativo de emissão do Certificado de Segurança da Navegação de 2016. Tal fato até aquele momento era de completo desconhecimento do Representado e nunca lhe foi solicitado quaisquer esclarecimento durante todo o inquérito e posterior processo junto ao TM.

Diga o Sr. Perito se, com base nestes esclarecimentos agora expostos, pode este ato ser interpretado como “má fé” do Representado, com a intenção de omitir-se de suas responsabilidades?

Resposta:

Tal fato não está relacionado com as causas do acidente.

11) Queira o senhor perito apontar a causa determinante do acidente, considerando que é a causa que por si só produz o resultado e que sendo retirada da sequência de eventos o acidente não ocorreria.

Resposta:

A causa determinante do acidente foi o fato da “CAVALO MARINHO I” não atender aos critérios de estabilidade previstas na NORMAM-02 notadamente quanto a assunção do Ponto de Alagamento Progressivo (janelas do salão inferior). O adernamento da embarcação causado pelas primeiras ondas fez com que houvesse embarque de água pelas janelas comprometendo sobremaneira sua estabilidade, não permitindo que ela resistisse à terceira onda.

12) Quanto aos calados leve de 0,81 m e carregado de 1,06 m, o senhor os considera pequenos para aquela travessia em relação ao número de passageiros?

Resposta:

De acordo com a NORMAM-02, art. 0601, a “CAVALO MARINHO I” não tinha necessidade de possuir o Certificado de Borda Livre, com a respectiva marcação do Disco de Plimsoll no costado.

O calado em que a embarcação pode operar, então, está diretamente ligado ao atendimento aos critérios de estabilidade. Quanto menor o calado, menor é o ângulo de alagamento ou de submersão do convés, por exemplo.

Respondidos todos os quesitos, o Sr. Perito apresentou suas conclusões nos seguintes termos (fls. 3052 a 3056):

a) A documentação constante nos autos não permite estabelecer perfeitamente as condições da “CAVALO MARINHO I” em 2012. Mesmo a documentação apresentada como “após as obras de 2015” não estão confiáveis suficiente para permitir que todas as obras implementadas em 2015 pudessem ser identificadas. Para tal, buscou-se informações nos depoimentos, fotos, etc.

b) Houve interpretação equivocada por parte do Engenheiro Responsável do item 0308 da NORMAM-02 que dispensa de Prova de Inclinação quando a variação de peso consequente de obras é inferior a 2% do deslocamento leve. Análise da estabilidade deve ser, sempre, realizada. No caso das obras implementadas na “CAVALO MARINHO I”, também seria necessária a medição dos calados após as obras (Prova de Porte Bruto) para se quantificar a variação de peso e a necessidade de se realizar ou não nova Prova de Inclinação. No caso específico da “CAVALO MARINHO I”, em que houve grande obra da parte estrutural de madeira da embarcação, obra esta de difícil quantificação do peso alterado, a realização da Prova de Porte Bruto e, eventualmente, de uma Prova de Inclinação, se fazia necessária.

c) O Ponto de Alagamento Progressivo considerado nos estudos de

estabilidade deveria ter sido as janelas do salão inferior. Esta assunção levaria a conclusão que a “CAVALO MARINHO I” não poderia operar com qualquer número de passageiros. A operação com as janelas fechadas (estanques) somente seria possível com instalação de ventilação forçada (ou ar condicionado) no ambiente inferior. Outra alternativa é não considerar aquele espaço como local para transporte de passageiros, utilizando-se, somente, o convés superior. Assim, o Ponto de Alagamento Progressivo seria a braçola da Praça de Máquinas, permitindo que se transportasse, apenas no convés superior, 110 passageiros. Não houve, na documentação elaborada pelo Engenheiro Responsável, nenhuma referência a essa limitação. Os depoimentos foram claros quanto a ocorrência de embarque de água pelas janelas.

d) As condições adversas do mar por ocasião do acidente não foram suficientes para causar acidentes em nenhuma outra embarcação que navegava na região naquele momento. As ondas somente contribuíram para o adernamento da “CAVALO MARINHO I”, em razão do alagamento progressivo através das janelas do convés inferior.

e) As obras realizadas em 2015 abrangeram grande parte da embarcação, notadamente as partes em madeira. Seria mandatário que houvesse, pelo menos, uma avaliação da diferença de peso acrescentada. Esta avaliação, devido ao fato de os elementos estruturais de madeira substituídos não permitirem uma estimativa precisa através de cálculos, deveria ser feita através de uma Prova de Porte Bruto, com medição dos calados. Esta medição, muito provavelmente, indicaria a necessidade de uma Prova de Inclinação, já que o peso acrescentado, como já abordado neste Laudo, foi superior à simples troca dos motores.

f) Os critérios de estabilidade estabelecidos na NORMAM-02, que são critérios internacionalmente aceitos, consideram uma condição hipotética que assume que cada passageiro transportado pesa 75 kg e carrega consigo 25 kg de bagagem. São valores adotados como parâmetros para avaliação da estabilidade e que, na prática, podem sofrer pequena variação. O fato da “CAVALO MARINHO I” não ter transportado, segundo as testemunhas, essa quantidade de bagagem, indica que a condição de carregamento seria mais segura do que a exigida pelas Normas. E, mesmo assim, houve o adernamento, reforçando a conclusão de que a lancha não atendia aos critérios de estabilidade.

E encerra dizendo que:

“A causa determinante do acidente foi o fato da ‘CAVALO MARINHO I’

não atender aos critérios de estabilidade previstos na NORMAM-02 notadamente quanto à assunção do Ponto de Alagamento Progressivo (janelas do salão inferior). O adernamento da embarcação causada pelas primeiras ondas fez com que houvesse embarque de água pelas janelas comprometendo sobremaneira sua estabilidade, não permitindo que ela resistisse à terceira onda”.

Intimadas as partes para se manifestarem sobre o Laudo Pericial, a PEM afirmou concordar integralmente com as conclusões do I. Expert, anotando que a lancha “CAVALO MARINHO I” não atendia aos critérios de estabilidade estabelecidos na NORMAM-02/DPC.

Os Representados impugnaram as mesmas conclusões embasados em três novos laudos firmados por diferentes assistentes técnicos. A petição que traz os laudos logo em seu início faz uma espécie de “errata”, em que o patrono das partes afirma teria sido ele, e não seus patrocinados, que disse nos autos que a embarcação navegava “abicada” e que por tal razão teriam sido instaladas pedras na popa para melhorar o trim. Nesse sentido é enfático em dizer que tal afirmação seria de sua exclusiva responsabilidade, posto que nenhum dos representados teria feito qualquer referência à uma navegação com a popa mais leve, pedindo desculpas por seu “erro de exposição”, conforme palavras do próprio patrono, pedindo que essa afirmação fosse retirada dos autos.

Em seguida, ainda na mesma petição, os representados afirmam que se houve necessidade de se nomear um perito judicial para dirimir conflito entre os laudos que já constavam dos autos, então que a dúvida favoreça os réus em razão desse princípio de direito penal. Tecem, também, comentários sobre a qualificação do Perito nomeado pelo Juízo, que, segundo os representados, não seria especializado quanto ao objeto da perícia, contrariamente à qualificação de seus assistentes técnicos. Afirmam que o Perito do Juízo teria se utilizado de um documento sabidamente errado para efetuar os cálculos que o levaram às suas respostas, quando poderia ter pedido que os documentos corretos lhe fossem encaminhados a ele pela Capitania dos Portos.

Com relação ao lastro de pedras instalado na embarcação pelos representados, disseram que uma vez que o Sr. Perito do Juízo afirmou que não seriam capazes de provocar o acidente, então que a representação em face dos Representados CL Empreendimentos EIRELLI-EPP e Lívio Garcia Galvão Júnior deveria ser julgada improcedente, pois essa seria a acusação que sobre eles pesaria.

Anotam, em seguida, alguns chamados “erros nas respostas do perito” e

tecem considerações sobre o resultado da Investigação de Segurança Marítima – ISAIM, feito pela Diretoria de Portos e Costas – DPC, que concluiria por ações a serem tomadas pela própria Autoridade Marítima e por nenhum dos representados. Finalizam a petição repisando trechos das contestações em que afirmariam que o acidente teria sido resultado do choque da embarcação contra ondas de arrebentação e que não teria havido nenhum aviso de mau tempo por parte da Marinha.

Pedem, assim, que o acidente seja atribuído a uma fortuidade externa ou que, em caso contrário, que o Perito seja inquirido em audiência para esclarecer os pontos divergentes entre suas conclusões e as conclusões de seus assistentes técnicos. Juntam à sua impugnação três laudos de diferentes Assistentes Técnicos.

O laudo técnico do primeiro assistente técnico, CT Engenheiro Naval Wanderlei Bernardo, afirma que os quesitos do Juiz Relator seriam desarmônicos e afastados do objeto da dúvida que levou à paralisação do que ele chamou de “audiência de julgamento do processo”. Diz que o Perito do Juízo teria se utilizado de documentos sabidamente errados para elaboração de seu laudo, resultando em um parecer inverídico e que ele teria, assim, produzido um laudo “apócrifo recheado de achismos e opiniões pessoais distante dos fatos dos autos e outros procedimentos que não se esperaria de um trabalho pericial prudente” (*sic*), concluindo que tal resultou num trabalho que visava “expressar uma carente opinião pessoal em confuso e desagregado documento, prejudicando todo o esforço para tornar mais claro dúvidas que seriam realmente importantes” (*sic*). Não obstante dizer que o Perito se utilizara de documentos errados para elaborar os cálculos que ilustram o Laudo Pericial, afirma enfático, porém, que o “o Plano de Arranjo Geral contido nos autos **reflete fielmente TODAS AS OBRAS e ALTERAÇÕES** introduzidas na embarcação, **vistoriadas e aprovadas pelo GVI da CPBA**, com o sinete de aprovação e conformidade datado de 2016, quando foi feita a inspeção e aprovação destas obras, não cabendo qualquer **DÚVIDA sobre sua correção ou completude**, como diz o perito sem prova” (as ênfases em negrito e em letras maiúsculas constam do laudo do assistente técnico).

Repete diversas vezes em seu parecer que seria um erro grosseiro do Perito do Juízo se utilizar de documentos equivocados para elaboração de seu laudo e é enfático ao afirmar que inexistente um prolongamento do convés superior depois das obras de 2015 ou que a embarcação navegasse abicada, dizendo que o Perito do Juízo teria adivinhado o trim do barco e tal defeito seria fruto de sua imaginação. É enfático, ademais, ao afirmar que as obras de manutenção que teria sofrido a embarcação “não causam variação de

peso e/ou variação da posição longitudinal do Centro de Gravidade da embarcação por se tratar somente de substituição de peça deteriorada ou defeituosa por outra igual e em bom estado”. Afirma, também, que o Perito do Juízo cita um inexistente abicamento da embarcação, “possivelmente como fruto da influência das alegações equivocadas feitas no preâmbulo do quesito ‘e’ pelo Juiz Relator”. Assume que “lastro é um recurso usado para aumentar a estabilidade de uma embarcação e que essas obras de manutenção descritas nos autos prescindiam do acompanhamento de um responsável técnico, por isso que a ART do Engenheiro Caribé somente teria sido apresentado depois do acidente a pedido de uma vistoriadora da Capitania, pois não encontrara esse documento entre aqueles da embarcação. Conduz seu trabalho no sentido de que qualquer que seja a resposta dada aos quesitos que não resultem na conclusão de que ondas atípicas teriam sido a causa do acidente não seria uma análise correta, ou, em suas palavras, “uma ousadia admirável afirmar o contrário”.

O segundo assistente técnico, o CMG Hidrógrafo e Inspetor do Estado do Porto Alexey Borbroff Daros respondeu somente os quesitos 08, 09 e 11 dos Representados, referentes ao estado do mar e afirmou não ser razoável se negar a existência de ondas de arrebenção, ressaltando a influência da maré de sizígia e trata, ademais, da Área de Navegação Interior 1 em contraposição à Área de Navegação Desabrigada para dizer que a região de Praia Grande não se adequaria totalmente na definição de Área Abrigada, mas que seria, de fato, classificada como Área 1.

Finalmente, o terceiro assistente técnico, Engenheiro Naval e Engenheiro Mecânico, Mestre e Doutor em Engenharia Oceânica Lenin Juan Carlos Valério Mena afirma inexistirem nos autos planos ou documentos técnicos suficientes para se fazer uma avaliação correta da “CAVALO MARINHO I” e reconhece que “embora o plano de Arranjo Geral constante dos autos esteja datado em 2012, o arranjo contém dois motores e possui os carimbos de aprovação da Capitania dos Portos da Bahia (CPBA) para emissão da licença de alteração em 18 de abril de 2016”. Faz críticas aos trabalhos dos peritos da CPBA, que não teriam observado os aspectos físicos e ergonômicos para determinar a quantidade e a posição dos passageiros em cada convés. Diz também que não houve alteração significativa na embarcação depois da reforma que sofreu em 2015.

A defesa interpôs Agravo de Instrumento em razão do despacho que pediu a reinclusão desse processo em pauta para julgamento, uma vez que não havia sido dada a oportunidade ao Perito do Juízo e à PEM para se manifestarem acerca daqueles pareceres firmados pelos assistentes técnicos da defesa. Em juízo de retratação esse Relator abriu

vistas ao Perito, que afirmou ter tomado conhecimento da posição dos assistentes técnicos, mas mantinha seu Laudo Técnico nos mesmos termos apresentados, sem nada acrescentar ou retificar e para a PEM, que, em sentido semelhante, afirmou ter tomado ciência dos laudos e manifestações e que reiterava sua manifestação anterior, pedindo a reinclusão dos autos em pauta.

Em seguida a defesa interpôs novo Agravo de Instrumento, dessa vez contra a decisão de retratação do Juiz Relator, ao argumento de que o Perito do Juízo, ao se manifestar sobre os pareceres técnicos juntados pelos agravantes, não poderia apenas dizer que ratificava os termos de seu trabalho. O Tribunal Marítimo na Sessão de Julgamentos do dia 02 de julho de 2020 conheceu e julgou o recurso, negando-lhe provimento, mantendo a decisão atacada primeiramente por não ser cabível Agravo contra despachos de mero expediente como aquele atacado que pede pauta para julgamento, mas também em razão de as diligências pedidas pelo Sr. Juiz Revisor durante a Sessão de Julgamento do processo e provocou sua suspensão não se tratou da reabertura da instrução, mas se deu em conformidade com o art. 72 da Lei nº 2.180/54.

Não houve recurso contra essa decisão do Colegiado do Tribunal Marítimo, permitindo, assim, que o processo prossiga para julgamento.

É o relatório

Decide-se:

A Procuradoria Especial da Marinha – PEM – propôs quatro representações em face dos distintos representados, pedindo que fossem condenados pela Corte Marítima por serem responsáveis pelo naufrágio da lancha “CAVALO MARINHO I”, acidente da navegação previsto no art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54. Apontou a cada um deles fatos antijurídicos e o respectivo nexos de imputação que resultou nos pedidos de condenação. Analisemos um a um esses pedidos:

A PEM afirmou que o primeiro representado, MAC Osvaldo Coelho Barreto, teria sido negligente, imprudente e imperito na medida em que empreendeu navegação com a embarcação a despeito das condições climáticas desfavoráveis. Disse a PEM que ele deveria ter cancelado a travessia, mas deu prosseguimento mesmo quando a embarcação passou a sofrer a influência mais intensa dos ventos e das ondas, o que teria sido agravado pelo rumo que tomou em razão da incidência das ondas sobre o costado de boreste. Conforme a acusação, tal conduta teria dado causa ao naufrágio e às consequências deste.

Quanto ao segundo representado, o Engenheiro Naval Henrique José Caribé

Ribeiro, acusou-o a PEM de ter sido imperito ao apresentar estudos de estabilidade à CPBA no ano de 2012 que noticiavam que a embarcação estaria em condições regulares de estabilidade quando, na verdade, não cumpria os requisitos mínimos para navegação interior Área 1 previstos na NORMAM-02/DOC, fato que teria contribuído para o naufrágio quando a embarcação foi submetida a condições adversas de mar e vento.

Com relação ao terceiro representado, o sócio administrador da armadora Lívio Garcia Galvão Júnior, acusou-o a PEM de agir com negligência e imprudência ao instalar lastros de pedra na praça de máquinas e no fundo do salão de passageiros sem o conhecimento ou o aval da Autoridade Marítima, tendo tais pesos se deslocado quando a embarcação adernou, causando o naufrágio.

Por fim, a PEM acusou a quarta representada, a sociedade empresária CL Empreendimentos EIRELI-EPP, armadora da lancha “CAVALO MARINHO I”, de ter permitido que a embarcação seguisse operando a despeito da não comunicação à Autoridade Marítima das alterações realizadas em 2017, tornando vulnerável a segurança da navegação, contribuindo para o naufrágio. Destacou que a embarcação teria passado por modificações nos anos de 2011 que permitiram o aumento do número de passageiros de 132 para 160, ano em que submeteram à Autoridade Marítima o único Estudo de Estabilidade Definitivo desta embarcação e que no ano de 2015 teriam feito uma extensa reforma com a retirada de um e o acréscimo de dois motores, entre outras alterações, sem, contudo, submeter a embarcação a um novo Estudo de Estabilidade. No ano de 2017 teriam, ademais, instalado bancos no convés inferior e acrescentado pedras soltas entre as cavernas abaixo da praça de máquinas novamente sem fazer estudos de estabilidade, sendo essa última alteração completamente desconhecida pela Autoridade Marítima, que dela somente teve conhecimento em razão do acidente.

O mote principal da defesa dos quatro representados é que o acidente decorreu da fortuna do mar, caracterizada pelo açoite de três ondas de arrebenção sobre o costado da lancha “CAVALO MARINHO I”, que teriam primeiramente a retirado de seu rumo, em seguida provocado um grave adernamento e a terceira a teria finalmente emborcado. Seria o acidente, segundo a defesa, resultado de força maior, impossibilitando a imputação de responsabilidade a qualquer dos representados. Cada representado faz, em seguida, uma defesa mais específica quanto e à imputação de responsabilidade por atos subjetivamente ilícitos atribuídos a eles pela acusação, razões que merecerão análise mais detalhada a seguir.

Quando da paralisação do processo para que os autos fossem baixados em

diligência os representados apresentaram três pareceres técnicos e um deles tratou especificamente da questão das chamadas “ondas de arrebenção” pela defesa, laudo firmado pelo CMG Hidrógrafo e Inspetor do Estado do Porto Alexey Borbroff Daros, que disse não ser razoável se negar a existência de ondas de arrebenção e ressaltou a influência da maré de sizígia para o fenômeno.

Não obstante terem os representados apresentados mais um parecer no sentido de que tais ondas de arrebenção poderiam ter ocorrido naquele local quando a embarcação passava e, assim, teriam causado o acidente, não há nos autos provas de sua efetiva ocorrência. Ao contrário. Há somente pareceres dos técnicos que assessoraram a defesa dos representados no sentido de que, se a embarcação fosse atingida por uma onda dessa qualidade teria emborcado. Mas não foi o que ocorreu.

As chamadas ondas de arrebenção se formam quando as ondas de gravidade finalmente encontram um obstáculo e dissipam sua energia, habitualmente nas praias, nos rochedos e nas barras de rios. É necessário que a onda de gravidade encontre um alto fundo, se eleve e caia sobre si mesma dissipando a energia acumulada criando como efeito mais conhecido a capacidade de mover coisas que estejam em seu caminho, como, por exemplo, surfistas e suas pranchas. Uma ressaca muito forte pode fazer com que ondas de arrebenção surjam em locais onde normalmente não acontecem e essas ondas continuam arrebenando enquanto a região se mantiver sob influência da ressaca. Se não houver, porém, uma condição climática extrema como uma ressaca, as ondas de arrebenção continuarão ocorrendo apenas nos locais onde as ondas de gravidade encontram um alto fundo. Esse tipo de onda causa, efetivamente, transtornos severos para a manobrabilidade de embarcações, podendo até provocar seu emborcamento, motivo pelo qual navegadores as evitam.

Porém, naquela manhã algumas viagens entre os terminais hidroviários de Mar Grande e de Salvador já haviam sido feitas nos dois sentidos, mas nenhum dos comandantes das outras embarcações relatou ter avistado em seu caminho esse tipo particular de ondas. Destaca-se que o caminho que as lanchas que largam o terminal hidroviário de Mar Grande no sentido de Salvador e no sentido inverso é o mesmo e todas elas passam por cima ou muito próximo dos mesmos baixios de areia e corais onde a defesa dos representados disse que a “CAVALO MARINHO I” teria sido colhida pelas ondas de arrebenção. Se houvessem ondas de arrebenção sobre aqueles baixios elas continuariam arrebenando durante todo o período da maré, mas ninguém que por ali navegou naquela manhã relatou sua ocorrência.

Naquela manhã havia ondas altas, maiores do que normalmente a “CAVALO MARINHO I” vinha enfrentando, mas não eram ondas de arrebentação e não foi essa a causa de seu emborcamento. Essa hipótese trazida pelas defesas é inverossímil por não encontrar respaldo em nenhuma prova constante dos autos.

Dos depoimentos dos três comandantes de embarcações que por ali trafegaram naquela manhã, o MAC Elísio Gonçalves Penha (fls. 401/403), comandante da lancha “VERA CRUZ”, o MAC Adailton Roque da Silva (fls. 416/418) comandante da lancha “JOANA ANGÉLICA I” e o próprio comandante da “CAVALO MARINHO I”, primeiro representado MAC Osvaldo Coelho Barreto (fls. 21/25), tem-se que o tempo estava ruim, com chuva, nevoeiro e ventos, mas que não era impeditivo para a navegação.

A afirmação contida em documento emitido pelo Centro de Hidrografia da Marinha (fls. 103/107) e repetido por vários depoimentos e também pelas defesas, de que não fora emitido nenhum aviso de mau tempo para aquela área pelo Serviço Meteorológico Marinho, corrobora com o fato de que não havia nenhum sistema meteorológico relevante, como uma ressaca ou a influência de ciclones em alto mar, que tornasse a navegação no litoral mais insegura que em um dia chuvoso qualquer.

Em seu depoimento durante o inquérito na Capitania o MAC Osvaldo Coelho Barreto, comandante da “CAVALO MARINHO I”, afirmou que ao suspender de Mar Grande para Salvador o tempo estava nublado, com vento pelo quadrante SSE com rajadas de até 17 nós, que incidia sobre o costado de boreste da lancha, mas a visibilidade estava boa e o mar estava navegável. Porém, depois que ultrapassaram o través do farol de Mar Grande a chuva teria se intensificado, alguns passageiros passaram a reclamar que estavam sendo molhados pela chuva, os marinheiros fecharam as sanefas e alguns passageiros deslocaram-se para o lado de bombordo e nesse momento uma onda teria atingido a embarcação por boreste desviando seu rumo.

Esse relato feito pelo MAC Osvaldo Coelho Barreto, primeiro representado, coincide com todos os demais relatos dos que estavam a bordo, sejam passageiros ou tripulantes: largaram sob tempo ruim, mas não impeditivo para navegar; ao passarem pelo través do farol a chuva se intensificou, os passageiros se movimentaram para o bordo protegido da chuva e uma lona foi baixada pela tripulação para evitar que a chuva os molhasse; a lancha passou a sentir o impacto das ondas por boreste (lado direito), havendo uma que a tirou do rumo, uma segunda provocou seu tombamento para bombordo (lado esquerdo), provocando a queda das pessoas, piorando ainda mais sua estabilidade e uma última onda atingiu a “CAVALO MARINHO I” antes que a

embarcação tivesse retornado à sua posição de navegação e a emborcou, atirando passageiros e tripulantes que se encontravam no convés superior na água e alagando o convés inferior, matando a maior parte dos passageiros que ali viajavam.

A prova colhida durante o inquérito na Capitania dos Portos apurou, ademais, que no convés superior viajavam entre 89 e 91 pessoas, além dos 4 tripulantes e no convés inferior viajavam cerca de 25 pessoas.

O conjunto de relatos no mesmo sentido retrata com perfeição o fato de que a “CAVALO MARINHO I” não conseguiu se manter navegando no rumo traçado originalmente por seu comandante quando recebeu o impacto das ondas e do vento, não obstante outras lanchas terem seguido o mesmo caminho e terem passado incólumes pelo mesmo sistema de ondas reinantes naquele dia e horário. Por que então a “CAVALO MARINHO I” não conseguiu fazer o que as outras embarcações conseguiram?

Nesse momento é importante afastar apenas o argumento da defesa de que ondas de arrebentação teriam causado o naufrágio, pois essa não foi a causa adequada para o acidente. Ondas atingiram a embarcação, mas não eram ondas de arrebentação e a “CAVALO MARINHO I” tinha que suportar o impacto das ondas de gravidade, por mais fortes que fossem, mas não suportou.

A análise dos demais argumentos da acusação e das defesas irá revelar o fato antijurídico cujos danos eram uma consequência previsível, nos levando, desse modo, à causa adequada para esse acidente. Analisemos as defesas conforme a ordem da acusação:

Segundo a Representação proposta pela PEM, o primeiro representado, comandante da “CAVALO MARINHO I”, teria navegado em condições desfavoráveis e não teria cancelado a travessia quando observou que as condições do mar se agravaram o que seria, ainda segundo a acusação, um comportamento a um só tempo imprudente, negligente e imperito. A prova dos autos demonstrou o oposto, ou seja, ao largar as condições do tempo eram ruins, mas não impediam a navegação, tanto que outras embarcações já haviam feito o mesmo percurso antes e no mesmo momento que a “CAVALO MARINHO I” e seus ocupantes passaram incólumes pela travessia. Elas, inclusive, teriam cruzado com a “CAVALO MARINHO I” quando essa já havia tombado sem alterar sua rotina e nem mesmo perceberam que um acidente havia acontecido.

Reforça esse entendimento a informação trazida aos autos pelo depoimento do Coordenador de Operações da empresa armadora, Sr. Odirleandro Conceição do Carmo dos Santos, que afirmou que a escolha da embarcação que irá operar nas primeiras

horas da manhã na travessia entre Mar Grande e Salvador é feita no fim do dia anterior e que se leva em consideração a demanda estimada de passageiros. Assim teria sido feita a escolha da “CAVALO MARINHO I”, pois pela manhã há um número baixo de passageiros. Não há a participação dos comandantes nessa escolha, mas eles, comandantes, podem utilizar outra embarcação se assim preferirem em razão do estado do mar na manhã seguinte. Naquela manhã não havia motivos para o primeiro representado usar outra embarcação diferente daquela que já estava definida para fazer as primeiras viagens da manhã, uma vez que nenhum aviso de mau tempo havia sido emitido e a condição do mar foi considerada normal por ele e pelos demais comandantes que largaram do porto naquela manhã chuvosa.

Desse modo, não estando as condições do mar impeditivas para a navegação, não se pode esperar que seu comandante devesse crer que sua embarcação não conseguiria manter sua estabilidade durante a viagem. Sua atitude não demonstrou nenhum arrojo exagerado que possa ser tratado como imprudência, nem teria sido omissor por não ter observado previamente as condições do mar, o que poderia ser entendido como uma atitude negligente ou imperita.

Quanto à acusação de que ele deveria ter retornado ao se deparar com uma condição de mar que impedia o prosseguimento da viagem, devemos considerar que a navegação estava sendo feita sob baixa visibilidade em razão da chuva que se intensificara depois de já de terem começado a travessia e que essa navegação normalmente é feita em rumos práticos, por meio da marcação visual de objetos localizados em terra e do relevo do litoral. Em hipótese alguma o primeiro representado deveria tentar voltar com a embarcação para o porto de origem depois de passarem do través do farol, pois uma manobra de retorno naquela situação seria imprudente, pois para qualquer dos bordos que guinasse aproaria a embarcação para os corais que estavam submersos pela maré naquela hora.

Desse modo, por não se poder atribuir ao comandante da “CAVALO MARINHO I”, o MAC Osvaldo Coelho Barreto, nenhuma atitude imprudente, negligente ou imperita por simplesmente largar do porto naquela manhã chuvosa, a representação contra ele proposta deve ser julgada improcedente.

O segundo representado, Henrique José Caribé Ribeiro, engenheiro que assinou o estudo de estabilidade e a responsabilidade técnica da “CAVALO MARINHO I”, foi acusado de ser imperito por ter apresentado em 2012 um estudo de estabilidade afirmando que a embarcação estaria apta para a navegação interior Área 1, entretanto

esses estudos não teriam sido feitos de acordo com critérios de estabilidade previstos na Norma da Autoridade Marítima que regulamenta essa matéria, a NORMAM-02/DPC. Ele teria, ademais, firmado uma declaração atestando para a Autoridade Marítima que a embarcação seguia apta a navegar com segurança depois de haver sido reformada em 2015, mas quando essa foi submetida em 2017 a um conjunto de condições adversas, teria tombado.

Segundo a perícia que instrui o inquérito e que deu base à representação, a Curva de Estabilidade Estática (CEE) constante dos documentos firmados pelo segundo representado não fora corretamente calculada, pois a posição das bagagens dos passageiros estaria na posição incorreta, alterando o centro de gravidade e a distribuição dos passageiros a bordo não produziria a combinação mais desfavorável, como manda a NORMAM-02/DPC, tendo a embarcação sido reprovada mesmo quando acrescentados o lastro colocado a bordo pelo armador em 2017 sem informar à Capitania e mesmo quando refizeram os cálculos com o número de passageiros que havia a bordo no dia do acidente. Com isso teriam concluído que para que a “CAVALO MARINHO I” pudesse navegar, a lotação máxima de passageiros deveria ser menor que aquela proposta pelo armador segundo os estudos de estabilidade firmados pelo segundo representado.

A defesa do segundo e dos demais representados disse o contrário com base em um parecer técnico que instruiu todas as contestações. Afirmaram os representados que a configuração dos passageiros a bordo proposta pelos peritos da Capitania estaria errada, pois em primeiro lugar os passageiros não estariam transportando bagagem consigo e, além disso, a posição “em nuvem” dos passageiros não poderia ser considerada, pois cada passageiro sentado em um lugar ocupado por ele e suas pernas com pessoas em pé ao redor seria a condição mais desfavorável e, ao mesmo tempo, afinada com a realidade.

Essa discrepância de entendimentos sobre a maneira de se apurar a estabilidade da “CAVALO MARINHO I” levou à paralisação do julgamento do processo para que baixassem os autos em diligência e fossem revisados os cálculos e documentos que constam dos autos. Essa perícia determinada pelo Tribunal Marítimo, porém, constatou que a embarcação estava em situação ainda pior do que haviam apurado os Peritos da Capitania dos Portos da Bahia, pois quando consideradas as janelas do convés inferior como ponto de alagamento progressivo, a embarcação não atenderia aos critérios da norma nem mesmo se estivesse vazia. Dessa perícia as partes tiveram vista e puderam impugnar seu resultado, tendo a PEM concordado e os representados, como dito no

relatório, impugnado com base em três novos pareceres.

Registre-se para esclarecimento geral, inclusive do assistente técnico da defesa que firma o primeiro desses novos pareceres e afirmou que os documentos usados “dolosamente” pelo Perito do Juízo seriam errados, que esses são os documentos que foram cancelados por meio de uma ART firmada pelo segundo representado e instruem o pedido do armador, quarto representado, junto à Capitania dos Portos da Bahia para a regularização da embarcação em 2015 e também que ao longo de toda a defesa os quatro representados afirmaram que seriam suficientes para provar a regularidade da embarcação e a desnecessidade de novos estudos de estabilidade e prova de inclinação, uma vez que as modificações feitas na “CAVALO MARINHO I” e o peso introduzido não ultrapassaria 2% de seu deslocamento leve.

Assim, com base nesses planos e estudos de estabilidade, concluiu o Perito do Juízo que a embarcação não alcançava os critérios estabelecidos pela Norma da Autoridade Marítima mesmo quando estivesse sem nenhum passageiro a bordo, uma vez que o ponto de alagamento progressivo a ser considerado seriam as janelas do convés inferior que, conforme demonstram as fotos da perícia da Capitania, não eram janelas estanques e, também, conforme relato de testemunhas que estavam a bordo, teriam sido até mesmo utilizadas para fuga quando a embarcação tombou. Se as janelas do convés inferior fossem estanques o salão onde ficavam os passageiros deveria ter ventilação forçada (ventiladores, exaustores e/ou ar condicionado), o que não era o caso.

Repita-se, por oportuno, que os documentos usados pelos peritos não são errados, pois foram fornecidos à Capitania pelo quarto representado e cancelados por meio de uma Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) firmada pelo segundo representado. São os documentos que instruíram o processo administrativo que buscou regularizar a embarcação na Capitania, cujo dever era somente observar-lhes a autenticidade e o cumprimento dos critérios constantes da Norma, não cabendo a análise ou aferição dos números neles contidos quando um Engenheiro Naval já apusera sua assinatura em uma ART. A NORMAM-02/DPC estabelece os critérios que devem ser seguidos por aquele que pretenda construir ou alterar uma embarcação e a documentação que deve instruir o pedido de regularização. Se a documentação apresentada pelo interessado cumprir o elenco de documentos, planos, memoriais, relatórios de provas e etc. exigidos, a Capitania emitirá a licença.

Mal comparando, os documentos apresentados pelo armador da “CAVALO MARINHO I” à Capitania dos Portos são como os documentos que uma construtora

apresenta ao Município para obtenção da licença de ocupação ou “habite-se”. Os técnicos do município apenas observam se a documentação exigida, como plantas, cálculos estruturais do prédio, etc., foi firmada por um engenheiro e está acompanhada de uma ART, mas não refazem os cálculos, nem conferem se a largura das vigas constantes dos projetos corresponde à realidade dentro da obra. Se o prédio vier a ruir, porém, daí refazem os cálculos e conferem as medidas chanceladas pelo engenheiro que firma a ART, pois nenhum município do país mantém em seus quadros um número suficiente de engenheiros e técnicos com capacidade para refazer cada um dos cálculos estruturais de todos os edifícios construídos. O mesmo ocorre nas Capitania dos Portos, cujos técnicos que compõem seus Grupos de Vistoria e Inspeção (GEVI), ao analisarem um pedido de regularização de uma embarcação, apenas conferem se o armador apresentou todos os documentos exigidos pela norma e se os planos, memoriais descritivos e relatórios de provas da embarcação foram chancelados por uma ART firmada por um engenheiro naval. Se a embarcação vem a naufragar, como foi o caso da “CAVALO MARINHO I”, os cálculos são então revistos e em se encontrando irregularidades o engenheiro naval responsável é chamado a responder.

Portanto, encontra-se aí a culpa do segundo representado, pois tanto os peritos da Capitania dos Portos da Bahia, como o Perito do Juízo trabalharam com os números constantes dos documentos apresentados pelo armador e que foram chancelados por ele por meio de uma ART, documentos esses que afirmavam que a embarcação estava apta a trafegar com o mesmo número de passageiros, dispostos da mesma maneira, segundo os cálculos firmados por ele em 2012, não obstante a severa alteração que sofrera em 2015, com a instalação de dois motores no lugar de um, alterações na configuração dos assentos, prolongamento no convés superior, entre outras modificações. O segundo representado afirma em sua defesa que não acompanhou a obra, mas, mesmo assim, forneceu à Capitania dos Portos a ART necessária para a regularização da embarcação que veio depois a emborcar por ser instável. Assumiu, assim, o risco de produzir um resultado nefasto e por isso deve ser condenado.

A embarcação não atendia aos critérios de estabilidade e essa foi a causa do seu severo adernamento quando foi submetida às condições de mar, vento e configuração dos passageiros daquela manhã de agosto de 2017. O segundo representado foi mais do que extremamente negligente ao firmar documentos que dependem do conhecimento e da responsabilidade técnica de um engenheiro naval, sem a comprovação de que os dados e os cálculos estavam corretos depois que a embarcação foi completamente alterada. Agiu

com dolo eventual ao transferir para a sorte ou o azar a segurança da navegação.

A soma de fatores que levaram ao severo emborcamento que antecedeu o naufrágio foi, portanto, o emprego de uma embarcação instável por problemas construtivos, com janelas instaladas no convés inferior que não eram estanques e admitiram água quando a embarcação atingiu um ângulo de inclinação menor do que aquele exigido pelas normas da Autoridade Marítima, navegando por um percurso que passa sobre um alto fundo em um dia em que o mar estava um pouco mais revolto com o balanço acentuado pelo vento e pela chuva que vinha de boreste, a concentração de mais passageiros no convés superior que no inferior agravada pelo deslocamento dos passageiros mais para bombordo para se protegerem da chuva e, em seguida, a queda dos passageiros uns sobre os outros e no costado de bombordo impedindo que a embarcação retornasse à posição de navegação.

A instabilidade da embarcação ficou provada através da oitiva de dezenas de depoimentos no mesmo sentido, prestado por passageiros que já haviam sido transportados por aquela embarcação outras vezes, dois deles, inclusive, aquaviários profissionais. Esses passageiros disseram que a embarcação navegava “torta”, ou seja, ela pendia para um dos bordos mesmo quando parada ou com mar calmo, um indicativo claro de que havia alguma coisa errada com sua estabilidade.

Ademais disso, não é necessário ser um engenheiro para saber que se comportam de maneira completamente diferentes uma embarcação com um motor apoiado no centro de seu casco e outra embarcação com dois motores cada qual apoiado sobre um dos lados do casco. Por isso um novo estudo de estabilidade deveria ter sido feito depois da obra que foi submetida a “CAVALO MARINHO I” em 2015, pois a embarcação que se submeteu à prova de inclinação e aos estudos de estabilidade em 2012 não era mais a mesma embarcação em 2015. Tal fato ficou provado através das fotos que constam dos autos, em que se vê a embarcação de 2012 com uma configuração dos conveses completamente diferente daquela no dia do naufrágio em que se vê que a posição dos bancos foi alterada e que foi feito um prolongamento do convés superior.

O segundo representado tenta se esquivar de sua responsabilidade afirmando que não participou da obra e, assim, não supervisionou os trabalhos, o que foi contrariado pelo testemunho prestado pelo dono do estaleiro onde a obra foi feita e também pelo depoimento do terceiro representado. Mas se tal afirmação do segundo representado for mesmo verdadeira, aí estaremos diante de uma negligência ainda mais grave, uma vez que entre os documentos apresentados pela armadora para a Capitania dos Portos a fim de

obter o CSN (Cartão de Segurança da Navegação) há sua chancela, conforme se vê da Declaração de fl. 1078 e do Memorial Descritivo de fls. 1105 a 1110, ambos datados de 28 de dezembro de 2015. Ainda que não tivesse participado da obra, contrariando as declarações prestadas pelo proprietário do estaleiro e pelo terceiro representado, deu sua chancela para a documentação apresentada pelo armador para a Marinha do Brasil, assumindo o risco de os valores não estarem corretos e a embarcação não estar apta para carregar passageiros com segurança conforme se viu no dia do acidente.

Vale nesse aspecto transcrever a descrição da obra feita pelo dono do estaleiro, Sr. Benedito Eduardo Mendes Rocha (fls. 74/75) e repetida pelo Coordenador de Operações da armadora, Sr. Odirleandro Conceição do Carmo (fls. 297/299) para se ter a dimensão da mesma: troca da quilha por madeira de oiti; troca do pau condutor central por madeira de jaqueira; colocação de dois paus condutores laterais de jaqueira para dar passagem ao eixo propulsor; troca de todo o tabuado do casco por madeira olandim; troca de 70% do cavername (braços e cavernas) por madeira de jaqueira, sendo que a maior parte trocada foi do través para a popa; troca do espelho de popa por madeira jaqueira; reforma completa dos conveses inferior e superior; substituição da roda de proa por madeira de jaqueira; reforma da cabine de comando; troca do assoalho da praça de máquinas por compensado; substituição de um motor GM por dois motores MWM 229 turbo, aumento da largura da popa em 30 (trinta) centímetros (15 centímetros para cada lado) para receber os dois motores e os paus condutores laterais; e retirada de oito bancos do centro do convés inferior.

A lista do material e relação da mão de obra consta de fls. 555 a 688 dos autos. Portanto, 133 páginas deste processo foram ocupadas com documentos fiscais de compra de material e com os controles da mão de obra empregada na reforma da “CAVALO MARINHO I” em 2015, o que dá a dimensão da obra.

As Anotações de Responsabilidade Técnica (ART's) dessa obra (fls. 1125/1126 e 1127/1128) foram emitidas pelo segundo representado curiosamente uma semana depois do acidente e descrevem as atividades técnicas Mensuração, Vistoria, Laudo e Execução de Desenho Técnico, com a seguinte observação: “Levantamento técnico, adequação de planos, documentos e da lotação da embarcação ‘CAVALO MARINHO I’ para satisfazer aos requisitos de habitabilidade aplicáveis previstos na NORMAM-02/DPC e adequação do plano de arranjo geral aos requisitos de habitabilidade previstos no anexo 3M. Cálculo de Arqueação Bruta (ressalvado o previsto nos itens 0703 (c) e 07-5 (a) da NORMAM-02/DPC). Embarcação ‘CAVALO

MARINHO I””. Os documentos são datados de 31 de agosto de 2017.

A armadora não anexou um novo estudo de estabilidade à documentação levada à Capitania dos Portos a fim de regularizar a embarcação depois da obra, apesar de ser óbvio que aquelas medidas empregadas para o estudo de estabilidade firmadas pelo segundo representado no ano de 2012 não mais serviam para atestar a estabilidade da embarcação depois da transformação pela qual passou no ano de 2015. Não se apresentou novo estudo de estabilidade, segundo sua defesa, pois o somatório de pesos dos itens retirados de bordo e dos itens colocados a bordo não alteraria o deslocamento leve da mesma em mais que 2%. Ora, resumir tamanha transformação a um simples cálculo aritmético de subtração dos pesos dos motores para justificar a não confecção de um novo estudo de estabilidade beira a má-fé e ao dolo eventual.

Dessa forma, tendo o Engenheiro Henrique José Caribé Ribeiro, segundo representado, firmado os documentos que a armadora da “CAVALO MARINHO I” deu entrada na Marinha do Brasil atestando sua estabilidade quando se comprovou que a embarcação não atendia aos critérios definidos pela NORMAM-02/DPC e que por essa razão não conseguiu enfrentar a travessia sob as condições de mar e vento e com quase uma centena de passageiros em seu convés superior, deve a representação proposta contra ele ser julgada procedente.

Finalmente, o terceiro representado, Sr. Lívio Garcia Galvão Júnior, sócio administrador da armadora foi acusado de agir com negligência e imprudência ao instalar por sua conta e risco lastros de pedra na praça de máquinas e no fundo do salão de passageiros sem o conhecimento ou o aval da Autoridade Marítima e a quarta representada, a sociedade empresária CL Empreendimentos EIRELI-EPP, armadora da lancha “CAVALO MARINHO I”, foi acusada de permitir que a embarcação seguisse operando a despeito da não comunicação à Autoridade Marítima das alterações realizadas em 2017 e que a embarcação sofrera severas modificações em 2015 sem que ela submetesse um novo Estudo de Estabilidade Definitivo à Autoridade Marítima, tornando vulnerável a segurança da navegação, contribuindo para o naufrágio.

Como dito linhas acima, sua defesa afirmou que as alterações a que a embarcação foi submetida não teriam inserido peso a bordo superior a 2% de seu deslocamento leve e, assim, não seriam obrigados a apresentar um novo Estudo de Estabilidade.

O terceiro representado afirmou em seu depoimento pessoal, ademais, que o peso do lastro solto instalado por ele seria ínfimo se comparado ao peso dos passageiros

embarcados e, assim, não seria capaz de provocar o emborcamento. Afirmou que as embarcações passam um período sob a avaliação da navegabilidade por seus mestres, até que digam que está pronta para que um engenheiro naval prepare a documentação a ser levada à Capitania declarando a existência de lastro fixo. Disse, ademais, que o lastro solto somente poderia ter se deslocado de sua posição entre as cavernas quando a embarcação já havia adernado a 90°, não tendo influência sobre esse acontecimento.

Tal afirmativa da defesa, de que o lastro solto sozinho não seria capaz de causar o brusco adernamento, deve ser considerada correta, conforme, inclusive, concordou o Perito do Juízo, que afirmou ao responder o quesito 05 do Juiz Relator que “a instalação do lastro não tem relação com a causa do acidente”. Porém, como bem observado pelo Perito na mesma resposta, o centro de gravidade da embarcação foi deslocado para vante, tendo o lastro sido instalado para compensar o aumento do peso que foi resultado da troca dos motores e outras modificações que teriam provocado o “abicamento” da “CAVALO MARINHO I”, não obstante o prolongamento do convés superior até a popa.

O assistente técnico da defesa tenta diluir essa constatação fundada nas fotografias e nos depoimentos das testemunhas e do próprio terceiro representado, afirmando que o laudo do Perito do Juízo seria eivado de achismos e que o abicamento da embarcação constaria apenas de um quesito mal elaborado pelo Juiz Relator. Ora, por que motivos se instalariam 300kg de pedras cortadas entre as cavernas da popa com o fito de melhorar a manobrabilidade se a embarcação não estava navegando abicada? Essas pedras não provocaram o adernamento, mas são um indicativo de que a embarcação não manobrava bem e que era necessário que sua popa ficasse mais “afundada” para melhorar a eficiência do leme.

Por tal razão que a defesa dos dois últimos representados não foi capaz de elidir a acusação que sobre eles foi feita pela Procuradoria Especial da Marinha, pois o desequilíbrio causado ao barco pelas modificações feitas, inclusive, mas não somente, pela a instalação de dois motores em lugar de um, obras de plena responsabilidade do terceiro e da quarta representada, é que foi a causa adequada para o naufrágio da lancha “CAVALO MARINHO I”.

Como descrito linhas atrás, a lancha “CAVALO MARINHO I” foi submetida em 2015 a uma obra muito relevante para seu equilíbrio com a retirada de um motor pesado instalado no centro do casco e a instalação em seu lugar de dois motores mais leves, posicionados um em cada bordo apoiados sobre vigas, entre muitas outras

alterações também importantes. A equação de equilíbrio modificou-se completamente e simplificar tamanha alteração a um cálculo aritmético da diferença de peso dos motores para dizer que esta não ultrapassava 2% do deslocamento leve da embarcação para justificar a não confecção de novo estudo de estabilidade é uma leitura incorreta da NORMAM-02/DPC. A norma não cria obstáculos nem desvios para se ter uma navegação segura, ao contrário.

Segundo os cálculos apresentados pelo segundo representado, a “CAVALO MARINHO I” deveria ser capaz de superar as condições de mar e vento a que foi submetida, mesmo que estivesse com seus passageiros e tripulantes concentrados em um só bordo, na pior configuração possível. No dia do acidente a embarcação levava a bordo 116 passageiros e 4 tripulantes, apesar de o último estudo de estabilidade apresentado à Marinha dizer que a bordo poderiam viajar tranquilos, sem risco de adernamento, 160 passageiros e 4 tripulantes. Não deveria jamais virar naquelas condições, mas virou.

O que se evidenciou naquela manhã de agosto de 2017 é que a “CAVALO MARINHO I” não tinha condições para enfrentar o mar e o vento quando seus passageiros se concentrassem daquela forma a bordo. Era uma embarcação visivelmente instável que pendia para um dos bordos mesmo com mar calmo, conforme reiterados relatos de passageiros que a utilizavam frequentemente, que tinha problemas de manobrabilidade, o que obrigou o armador a instalar por conta própria e sem orientação de ninguém cerca de 300kg de pedras entre as cavernas da popa na tentativa de acertar esse defeito e que, mesmo assim, foi apresentada à Capitania dos Portos como uma embarcação capaz de transportar com segurança 110 pessoas em seu convés superior e 50 no convés inferior, conforme documentos chancelados por uma ART firmada pelo segundo representado.

Um estudo de estabilidade e um teste de inclinação mostrariam que ela adernaria se fosse submetida a forças como aquelas que enfrentou naquela manhã chuvosa. Isso obrigaria seu armador a modificar o projeto e diminuir a lotação, alterar a configuração dos espaços habitáveis, posição dos tanques, posição das janelas e motores, etc..., até que a embarcação pudesse ser considerada segura para a navegação interior na Área 1.

Repita-se ademais que, conforme apurou o Perito do Juízo, em razão das janelas não estanques instaladas no convés inferior, o ponto de alagamento progressivo da embarcação estava muito próximo da superfície da água e, segundo seus cálculos, quando a embarcação estivesse navegando na pior condição possível de lotação e

atingisse meros 9,9º de inclinação, já admitiria água. Ainda segundo o perito, mesmo que estivessem a bordo somente os tripulantes e nenhum passageiro a “CAVALO MARINHO I” admitiria água pelas janelas do salão inferior quando sua inclinação atingisse 21,4º, contrariando a NORMAM-02/DPC, que exige que as embarcações não admitam água por nenhum ponto até que atinjam pelo menos 25º de inclinação.

Em poucas palavras, o que o Perito do Juízo conseguiu revelar é que a “CAVALO MARINHO I” não atendia aos critérios mínimos de estabilidade definidos pela Norma da Autoridade Marítima em nenhuma situação e que seu tombamento era apenas uma questão de tempo.

O argumento da defesa de que essa embarcação havia sido alterada em 2015 e até o dia do acidente já havia feito centenas de travessias não melhora sua situação, na medida em que somente depois de todo esse tempo navegando foi na manhã do dia 24 de agosto de 2017 que a “CAVALO MARINHO I” foi finalmente submetida à uma prova de inclinação na qual foi reprovada, infelizmente colocando em risco seus 116 passageiros e 4 tripulantes, risco esse que se converteu no óbito de 19 pessoas e no ferimento de outras 59, além da perda total da própria embarcação.

O terceiro e o quarto representados assumiram o risco de a embarcação não suportar e adernar quando o número máximo de passageiros fosse posicionado no convés superior sem um número significativo de passageiros no convés inferior e a embarcação fosse submetida a uma inclinação pelo mar e pelo vento. Foram mais que imprudentes, ademais, ao manterem em tráfego a embarcação enquanto faziam testes com lastro de pedras para melhorar sua manobrabilidade. Assumiram todo o risco de um resultado nefasto com sua decisão de não submeterem a embarcação a um novo estudo de estabilidade e nova prova de inclinação e, ainda, de instalarem por sua conta e risco lastros a bordo.

Agiram, assim, com dolo eventual, dando de ombros para uma situação previsível que faz parte de qualquer estudo de estabilidade e prova de inclinação, que seria a concentração de mais passageiros no convés superior que no convés inferior, todos deslocados por alguma razão para um mesmo bordo, situação acrescida, ainda, de uma condição de mar e vento que pudesse levar a embarcação ao ângulo de emborcamento como aconteceu naquela manhã de agosto de 2017.

Desta maneira, o acidente da navegação nesses autos se caracterizou pelo severo adernamento seguido do naufrágio parcial de uma lancha utilizada no transporte de passageiros. Por extensão provocou a perda total da embarcação, a morte de dezenove

pessoas (conforme dados fornecidos pelo Departamento de Polícia Técnica do Estado da Bahia às fls. 452 a 482 e 776 a 787) e ferimento em outras cinquenta e nove pessoas (conforme Laudo de Lesões Corporais emitidos pelo Departamento de Polícia Técnica do Estado da Bahia às fls. 790 a 908), a saber:

VÍTIMAS FATAIS:

- 01 – Antônio de Jesus Souza, 67 anos de idade;
- 02 – Thiago Henrique de Melo Muniz Barretto, 35 anos de idade;
- 03 – Ivanilde Gomes da Silva, 70 anos de idade;
- 04 – Tais Medeiros Ramos de Sales, 27 anos de idade;
- 05 – Lucas Medeiros Leão, 2 anos de idade;
- 06 – Rita dos Santos, 54 anos de idade;
- 07 – Edileusa Reis da Conceição, 53 anos de idade;
- 08 – Alessandra Bonfim dos Santos, 34 anos de idade;
- 09 – Edilene Oliveira dos Santos, 43 anos de idade;
- 10 – Dulciana dos Santos Queiroz, 38 anos de idade;
- 11 – Arlan Queiroz Reis Julião, 2 anos de idade;
- 12 – Lindinalva Moreira da Silva, 55 anos de idade;
- 13 – Rosemeire Novaes Carneiro da Costa, 49 anos de idade;
- 14 – Sandra Conceição Lima dos Santos, 40 anos de idade;
- 15 – Dulcelina Machado dos Santos, 59 anos de idade;
- 16 – Laís Pita Trindade, 20 anos de idade;
- 17 – Salvador Souza Ramos, 68 anos de idade;
- 18 – Isnaildes de Oliveira Lima, 48 anos de idade; e
- 19 – Davi Gabriel Monteiro Coutinho, idade não informada.

FERIDOS:

- 01 – Leila de Jesus Rodrigues, com 23 anos de idade;
- 02 – Jailson Nascimento Cardoso, com 47 anos de idade;
- 03 – Tatiana Neves de Jesus, com 34 anos de idade;
- 04 – Valdemar Alves Freitas Junior, com 33 anos de idade;
- 05 – Juliano dos Reis Santos, com 29 anos de idade;
- 06 – Marcus Paulo dos Santos, com 40 anos de idade;
- 07 – Marta Conceição Neta, com 17 anos de idade;
- 08 – Tamires Lobo Moreira, com 19 anos de idade;
- 09 – Rafael Mendonça dos Passos, com 26 anos de idade;

- 10 – Daivd Borges Souza, com 35 anos de idade;
- 11 – Erivaldo Oliveira de Jesus, com 27 anos de idade;
- 12 – Edileuza Santana de Jesus Santos, com 32 anos de idade;
- 13 – Matheus Alves Rocha Pires, com 21 anos de idade;
- 14 – Suel Silva de Jesus, com 29 anos de idade;
- 15 – Moacir de Jesus Trindade, com 54 anos de idade;
- 16 – Cristiano dos Santos Barreto, com 44 anos de idade;
- 17 – Marlene dos Santos Lemos, com 56 anos de idade;
- 18 – Tatiana Oliveira dos Santos, com 33 anos de idade;
- 19 – Silvio Scofield Souza de Sá Oliveira, com 53 anos de idade;
- 20 – Simone da Piedade Bento, com 31 anos de idade;
- 21 – Rosangela Rufino dos Santos, com 32 anos de idade;
- 22 – Rafael dos Santos Nascimento, com 26 anos de idade;
- 23 – Paulo Sergio Castro Ribeiro Gonsalves, com 55 anos de idade;
- 24 – Nilcelia dos Anjos Teixeira, com 56 anos de idade;
- 25 – Nilton Ferreira da Cruz, com 60 anos de idade;
- 26 – Mônica de Jesus Sampaio, com 54 anos de idade;
- 27 – Meire Reis Ramos Souza, com 53 anos de idade;
- 28 – Morenita Pereira de Santana, sexo com 35 anos de idade;
- 29 – Miguel Angelo Almeida Lacerda, com 43 anos de idade;
- 30 – Michelle Silva Amorim, com 32 anos de idade;
- 31 – Lorena Pita de Jesus, com 19 anos de idade;
- 32 – Larilson Oliveira dos Santos de Jesus, , com 21 anos de idade;
- 33 – Jaime Costa dos Santos, com 57 anos de idade;
- 34 – Jamile Maia da Silva, com 27 anos de idade;
- 35 – João Lucas dos Santos, com 21 anos de idade;
- 36 – Joisy Elem Oliveira da Silva, com 20 anos de idade;
- 37 – Eduarda Radmila de Santana Reis, com 19 anos de idade;
- 38 – Elisabete Costa Araújo de Andrade, com 55 anos de idade;
- 39 – Elen Silva Santos, com 20 anos de idade;
- 40 – Eduardo José Reis Agudê, com 64 anos de idade;
- 41 – Edson De Fátima Xavier, com 29 anos de idade;
- 42 – Dirceu Souza Damasceno Lima, com 43 anos de idade;
- 43 – Bárbara Vitória dos Anjos Ferreira, com 19 anos de idade;

- 44 – André Luís Jesus dos Santos, com 28 anos de idade;
- 45 – Armando Albertazzi Gonçalves, com 83 anos de idade;
- 46 – Adailma de Santana Gomes, com 26 anos de idade;
- 47 – Ariane Suriel da Cruz Matos, com 22 anos de idade;
- 48 – Ana Maria Silva dos Santos, com 66 anos de idade;
- 49 – Laís Cruz Santos, com 25 anos de idade;
- 50 – Evangivaldo da Cruz Santos, com 28 anos de idade;
- 51 – Maria Renilda Ferreira Santana, com 40 anos de idade;
- 52 – Jorge Manoel Teixeira, com 58 anos de idade;
- 53 – Edson Lobo Santana, com 55 anos de idade;
- 54 – Maria Lúcia dos Anjos Santos, com 39 anos de idade;
- 55 – Gleise Jesus dos Santos, com 38 anos de idade;
- 56 – Vanessa Caldas Santos, com 36 anos de idade;
- 57 – Justino Apóstolo de Jesus, com 65 anos de idade;
- 58 – Anita Pereira Souza, com 75 anos de idade; e
- 59 – Maria do Carmo de Carvalho, com 73 anos de idade.

A causa determinante para o emborcamento da “CAVALO MARINHO I” foi uma soma de fatores: instabilidade por problemas de construção da embarcação; um número estimado entre 89 e 91 passageiros sentados e em pé no convés superior se deslocando para o bordo abrigado da chuva; poucos passageiros viajando no convés inferior (25 pessoas, segundo estimativa das testemunhas que estavam a bordo); o balanço causado por ondas; as sanefas laterais fechadas, aumentando a força de emborcamento; a entrada de água pelas janelas do convés inferior.

O fator que se retirado dessa soma de fatores evitaria o naufrágio, é, portanto, o problema de equilíbrio da “CAVALO MARINHO I”, um problema construtivo evidenciado após as modificações feitas em 2015 e que seria detectado em um estudo de estabilidade feito por um engenheiro naval consciente. Há um perfeito nexo de imputação entre o fato antijurídico de não submeter a embarcação à prova de inclinação e a novos estudos de estabilidade depois de a terem reformado radicalmente e a responsabilidade do terceiro e da quarta representada, respectivamente o administrador da empresa armadora e a própria empresa. Há, ademais, um nexo de causalidade direto entre o emborcamento e naufrágio da “CAVALO MARINHO I” e o dano suportado pelas vítimas.

Deve-se, assim, julgar parcialmente procedente a representação, para exculpar o primeiro representado e condenar o segundo, o terceiro e o quarto

representados, agravando-lhes a pena em razão de terem agido dolosamente, de terem prévio conhecimento dos defeitos da embarcação, mas os ocultaram da Autoridade Marítima e em razão de o acidente ter provocado a morte de 19 pessoas.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: tombamento seguido de naufrágio parcial de embarcação utilizada no transporte de passageiros, com a morte de 19 pessoas, ferimentos em 59 pessoas e a perda total da embarcação; b) quanto à causa determinante: instabilidade da embarcação em decorrência de problemas construtivos que não foram detectados por não ter sido submetida à prova de inclinação e estudo de estabilidade depois de a terem reformado, somado à concentração de um número elevado de passageiros no convés superior e um número pequeno de passageiros no convés inferior (número estimado pelo comandante da embarcação como sendo 91 passageiros e 4 tripulantes no convés superior e 25 passageiros no convés inferior) que se deslocaram para bombordo a fim de se protegerem da chuva e ao balanço provocado pelas ondas, que juntos causaram o tombamento da embarcação; c) decisão: julgar o acidente da navegação capitulado no art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54 como decorrente do dolo eventual do segundo, do terceiro e da quarta representada, respectivamente Henrique José Caribé Ribeiro, Lívio Garcia Galvão Júnior e CL Empreendimentos EIRELLI-EPP, condenando-os às penas máximas previstas na Lei nº 2.180/54, cabendo ao segundo representado a pena de interdição para o exercício da função de responsável técnico perante todas as Capitânicas dos Portos pelo período de cinco anos, ao terceiro representado pena de multa máxima no valor de 10.860 UFIR (dez mil oitocentos e sessenta Unidades Fiscais de Referência) a ser corrigido pelo setor de execução do Tribunal Marítimo e a quarta representada pena de cancelamento do registro de armador. Custas processuais e honorários periciais a serem divididos entre os três condenados em partes iguais. Penas com fulcro no art. 121, incisos III, VI e VII, § § 3º e 5º, c/c art. 123, inciso I, 124, incisos V e IX e § 1º, 127, § 2º e art. 135, incisos II e VII, todos artigos da Lei nº 2.180/54. Exculpar o primeiro representado, o MAC Osvaldo Coelho Barreto; d) medidas preventivas e de segurança: 1) Recomendar à Capitania dos Portos da Bahia que siga realizando sistematicamente ações de fiscalização nas embarcações que fazem a travessia entre Mar Grande e Salvador e, caso ainda não tenha realizado, que verifique se o estudo de estabilidade de cada uma delas corresponde à sua configuração atual, determinando que novos sejam apresentados caso encontre discrepâncias, aplicando aos

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 32.241/2018.....)

responsáveis as sanções cabíveis; **2)** Remeter cópia do Acórdão para o Ministério Público da Bahia, na forma do art. 21, da Lei nº 2.180/54; **3)** Remeter cópia do Acórdão aos Juízes de Direito e Federais que oficiaram a este Tribunal Marítimo no curso do processo em razão da suspensão de seus processos por força do art. 313, VII, do CPC; **4)** Remeter cópia do Acórdão ao CREA-BA para que tome conhecimento do encerramento deste processo e possa aproveitar o Acórdão em eventual procedimento que entender cabível em face do Engenheiro Henrique José Caribé Ribeiro.

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

Rio de Janeiro, RJ, em 20 de agosto de 2020.

NELSON CAVALCANTE E SILVA FILHO
Juiz Relator

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

Rio de Janeiro, RJ, em 24 de agosto de 2020.

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

AUTENTICADO DIGITALMENTE