

O NAUFRÁGIO DO BARCO A MOTOR *PRINCESA AMANDA* E OS DESDOBRAMENTOS NO PODER JUDICIÁRIO

*Você pode nunca saber quais resultados virão de suas ações,
mas se você não tomar uma atitude, nenhum resultado virá.*

Mahatma Gandhi

ELSON DE AZEVEDO **BURITY***
Capitão de Mar e Guerra (Ref^l-T)

SUMÁRIO

Introdução
Histórico do acidente
Providências tomadas pela MB
Os desdobramentos no Poder Judiciário
Conclusão

INTRODUÇÃO

Desde sua instalação em 5 de julho de 1934 (regulamentado pela Lei 2.180/1954), o Tribunal Marítimo (TM) passou a contribuir para a Segurança da Navegação, por meio do julgamento de uma infinidade de processos referentes aos chamados Acidentes e Fatos da Navegação.

A Marinha do Brasil (MB), pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, atua diuturnamente na segurança do tráfego

aquaviário nos mais distantes rincões do País. Por meio de patrulhas e inspeções, cursos, palestras e apoio a populações ribeirinhas e praianas a MB leva sua experiência, tecnologia, meios materiais e pessoal, visando a prevenção de acidentes.

Mas, mesmo com todo o esforço despendido, eles acontecem e o Tribunal Marítimo é acionado para as providências decorrentes, como foi o caso do naufrágio do Barco a Motor (B/M) *Princesa Amanda*, ocorrido nas águas escuras do Rio Negro.

* Exerce atualmente atividade no Tribunal Marítimo. Foi delegado em Tabatinga, superintendente do Ensino Profissional Marítimo, vice-diretor da Diretoria de Portos e Costas e capitão dos Portos do Maranhão.

HISTÓRICO DO ACIDENTE

A madrugada de 26 de novembro de 2000 foi surpreendida com um naufrágio na Praia de Maria Antônia, município de Iranduba, no Estado do Amazonas. Era o B/M *Princesa Amanda*, que, suspendendo do flutuante *Mirante* por volta das 23h15 da noite do dia 25 de novembro, veio a naufragar aproximadamente às 2 horas da madrugada seguinte nas águas do Rio Solimões. Naquela ocasião, a embarcação transportava uma carga de aproximadamente 42 toneladas e 82 passageiros. Destes, 19 faleceram afogados, sete desapareceram, 52 foram resgatados pela embarcação *Vitória da Conquista* e outros quatro safaram-se por outros meios.

A análise da documentação do B/M *Princesa Amanda* indicava uma capacidade máxima de carga de 40 toneladas armazenada nos porões e um transporte máximo de 70 passageiros e mais três

tripulantes. Vários fatores constatados contribuíram para o sinistro, como:

– Não era previsto o transporte de carga no convés.

– A dotação de material de salvatagem (coletes e balsas salva-vidas) era incompatível com o número de passageiros e tripulantes.

– Inexistiam documentos emitidos pela Capitania dos Portos que comprovassem vistorias para emissão do Certificado de Segurança da Navegação (CSN) e de arqueação.

– A embarcação suspendeu sem realizar o despacho na Capitania e constava na chamada “Lista Negra” por ter débitos de multas e estando, portanto, impedida de navegar.

Ademais, os planos da embarcação apresentavam uma série de divergências, quando confrontados com a mesma, o que demandaria investigações mais profundas e abrangentes.



B/M *Princesa Amanda*

PROVIDÊNCIAS TOMADAS PELA MB

A primeira providência adotada pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC) pela Portaria nº63 de 27 de novembro de 2000, foi a instauração do necessário Inquérito de Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN). Concluído e enviado ao TM para julgamento, o processo decorrente obteve o número 19.307/2001, sendo sorteado como relator o juiz Marcelo David Gonçalves.

Após a tramitação processual, o relatório apresentado pelo Juiz Relator registrou que:

- a embarcação sinistrada navegava com excesso de passageiros;
- a carga transportada em excesso no convés não se encontrava devidamente peada;
- o porão de carga sem estanqueidade permitiu que a água atingisse os compartimentos abaixo da linha d'água;
- a tripulação da embarcação estava incompleta; e
- o *Princesa Amanda* constava na "Lista Negra" da Capitania, o que o impedia de navegar, e tal fato não foi constatado pelo inspetor naval que a liberou.

Na sessão plenária de 27 de março de 2008 os juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade, acordaram: "Condenar o fretador e comandante da embarcação, Clemilson Cavalcante de Souza, à pena de suspensão para exercício da profissão de marítimo por três meses; o marinheiro de máquinas, Francisco Jones Cavalcante de Souza, à pena de suspensão do exercício profissional por um mês; e o proprietário da embarcação, Valmir da Silva Moraes, à multa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) e pagamento das custas.

Durante a instauração do IAFN, foram detec-

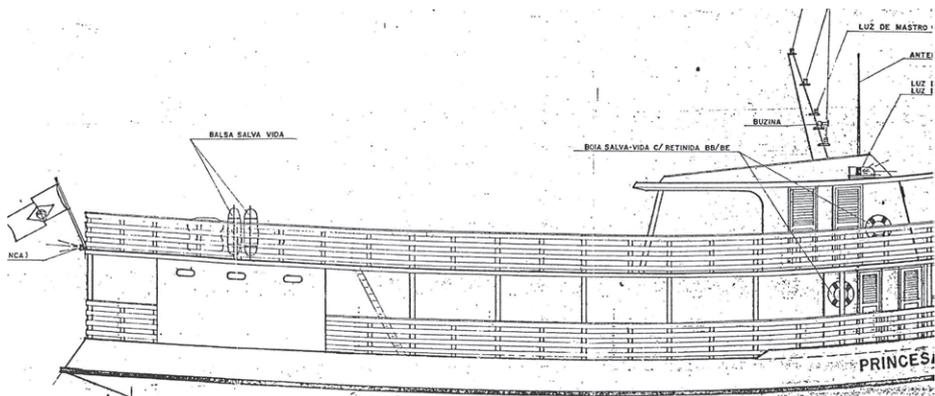
tados indícios de que a documentação da embarcação apresentava algumas irregularidades, referentes a comprimento e boca. E para melhor investigar aquelas suspeitas, em 26 de dezembro de 2000, o então Comando Naval da Amazônia Ocidental (CNAO), hoje Comando do 9º Distrito Naval, determinou a instauração de um segundo Inquérito Policial Militar (IPM) para apurar as responsabilidades quanto ao erro de cálculo da arqueação do *Princesa Amanda* e a consequente extensão do fato. Neste particular, fui designado seu encarregado, mesmo naquela época exercendo a titularidade da Capitania dos Portos do Maranhão.

Ao acercar-me, inicialmente, do histórico do acidente, pude constatar que, na verdade, estava diante de uma repetição do naufrágio do famoso *Bateau Mouche IV*, ocorrido no Rio de Janeiro em 31 de dezembro de 1988, quando morreram 55 pessoas.

As apurações demandaram a requisição de dois engenheiros navais, que periciaram toda a documentação técnica e a embarcação, emitindo seus relatórios e havendo necessidade de duas idas de helicóptero à cidade de Barcelos, distante 401 km de Manaus, onde encontrava-se atracada. Como curiosidade, nas duas viagens aéreas a Barcelos, o helicóptero pousou em plena floresta para sanar pequenas avarias.

Os parâmetros medidos e calculados na embarcação, numa vistoria realizada em 1998, apresentavam valores que, confrontados com aqueles obtidos pelos peritos, ensejaram admitir que estávamos diante de uma embarcação ampliada fisicamente, mantendo toda documentação fictícia anterior.

	Comprimento Total (m)	Boca Moldada (m)	Volume acima do convés principal (m ³)	Arqueação Bruta
Vistoria em 1998	23,00	5,00	29,61	43
Medição em 2001	24,30	6,18	218	89



Na foto da embarcação periciada, apareceram grades de ventilação no espelho da popa, abaixo do convés principal, o que não consta no projeto acima

Uma constatação imediata nas diferenças entre 1998 e 2001 estava na Arqueação Bruta (AB) de 43 para 89. Se o *Princesa Amanda* fosse inscrito na Capitania dos Portos com AB=89, o grau de exigência da inspeção naval seria muito mais rigoroso e seu proprietário teria que apresentar o Certificado de Arqueação, o Certificado de Segurança de Navegação (CSN), o Certificado de Borda Livre e outros. Houve, portanto, uma fraude na inscrição da citada embarcação, que navegou oferecendo permanente risco à segurança da navegação e aos seus passageiros.

Ademais, ficou provado, por exames grafotécnicos na Polícia Federal, que o recibo emitido pelo estaleiro construtor da embarcação fora falsificado, bem como o recibo de compra dos motores, ambos autenticados em cartório por despachantes certificando documentalmente a fraude. Existia então uma embarcação sinistrada com 89 de Arqueação Bruta, e sua documentação, registrada na Capitania dos Portos e autenticada em cartório, dava conta de 43 AB. Estava, assim, confirmada a farsa.

Nas conclusões do IPM, foram denunciados o proprietário da embarcação, o

engenheiro naval responsável pelo projeto e quatro despachantes.

OS DESDOBRAMENTOS NO PODER JUDICIÁRIO

Após o envio do IPM para análise e decisão da Justiça Militar da União, a juíza auditora da Auditoria da 12ª Circunscrição da Justiça Militar, proferiu:

“Comunico a V. Exa. que, por decisão proferida em 31/07/01, declarei a incompetência deste juízo para apreciar os fatos investigados nos autos do Inquérito Policial Militar nº 025/01, instaurado pela Portaria nº 14/CNAO, de 26/12/00, desse comando, no qual figura como encarregado o CMG Elson de Azevedo Burity. Outrossim, informo que os referidos autos foram encaminhados, nesta data, à Justiça Federal do Estado do Amazonas.”

A partir daí, a Justiça Federal instaurou os procedimentos judiciais pertinentes, cujo processo 0005601.49.2005.4.01.32 culminou com as seguintes condenações pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região em 30/08/2017:

– João Carlos Correa Paiva, despachante – dois anos e quatro meses de

reclusão e 23 dias-multa, correspondendo cada dia-multa a um salário mínimo; e

– Marcondes Fernandes Bastos, despachante – dois anos, um mês e 20 dias de reclusão e 18 dias-multa.

Ainda de acordo com a Ação Penal nº 2005.32.00.005615-1 em 07/04/2015, ocorreram as condenações de:

– Valmir da Silva Mores, proprietário da embarcação – condenado como incurso no Art. 261 § 1º § 2º c/c art. 262 c/c art. 258 do Código Penal, à pena de 12 anos de reclusão e 120 dias-multa; Quanto ao delito de falsidade ideológica, foi fixada a pena de três anos de reclusão, acrescida de 60 dias-multa – posteriormente; foi informado nos autos a ocorrência de seu falecimento; e

– Clemilson Cavalcante de Souza, arrendatário do *Princesa Amanda* – aplicada a pena de 20 anos de reclusão, acrescida de 150 dias-multa.

CONCLUSÃO

Após tantos anos de tramitação nas instâncias da Marinha, da Justiça Militar e posteriormente da Justiça Federal, espera-se que o trágico acidente ocorrido com o B/M *Princesa Amanda*, lamentavelmente ceifando a vida de 26 inocentes, muitos

dos quais dormindo em suas redes, sirva de alguma forma para alertar a comunidade manauara e ribeirinha em geral para que acidente semelhante jamais se repita.

Devo, particularmente, louvar os esforços da Marinha, que, com o decorrer dos anos, criou os Estágios Preparatórios para Oficiais Designados para Capitânias, Delegacias e Agências (Espoc) e para Praças (Esprac) com o propósito de melhor prepará-los para os desafios das tarefas relativas à segurança do tráfego aquaviário. Ainda mais recentemente, também foi criada a especialidade de Segurança do Tráfego Aquaviário (C-Esp-SQ), para militares subalternos.

Houve também a ativação das Agências de Humaitá, São Félix do Araguaia e Caracará e uma completa modernização dos meios flutuantes em todas as Organizações Militares que compõem o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA).

Por fim, ressalto que a segurança da navegação não é um trabalho apenas da Marinha do Brasil, do qual é um elo de uma corrente. É importante o trabalho de todos, especialmente armadores e condutores das embarcações, para que juntos trabalhemos para reduzir cada vez mais o número de acidentes da navegação, não apenas na Amazônia, mas em todo o Brasil.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Naufrágio; Acidente Marítimo;

REFERÊNCIAS

IPM instaurado pela Portaria nº 140/CNAO, de 26 dezembro de 2000.
IAFN instaurado pela Portaria nº 63/CFAOC, de 27 de novembro de 2000.
Acórdão do Processo nº 19.307/2001, do Tribunal Marítimo.
Ação Penal nº 2005.32.0.00.5615-1 da Justiça Federal do Amazonas.
Processo nº 0005601.49.2005.4.01.32 da Justiça Federal do Amazonas.