

~~CONFIDENCIAL~~
RESERVADO
RELATÓRIO

Verificando-se cuidadosamente os presentes autos de Sindicância, constatei que a Fragata Niterói suspendeu no dia 03 de maio de 2010 para realizar alinhamentos; os EXOP Corrida do Balão, Corrida da Milha, Varredura do Horizonte, *gun align* SUP e *gun align* aéreo; QRPB; e HIFR, na área marítima compreendida entre o Rio de Janeiro e Arraial do Cabo, conforme determinado na Ordem de Movimento Simplificada 018/2010 [REDACTED]

Dentre os eventos previstos para essa comissão, constava a execução da Corrida da Milha para a aferição de uma das hastes do odômetro, evento este que prevê o apoio de técnicos do Centro de Armas da Marinha (CAM). Na semana anterior ao suspender do navio, o Encarregado da Divisão "E", [REDACTED] respectivamente, tomou conhecimento que esses técnicos não suspenderiam com o navio no dia 03 de maio, para que aquela Organização Militar Prestadora de Serviço (OMPS) não ficasse com mão-de-obra ociosa por um dia; tais funcionários embarcariam, por lancha, na Enseada do Forno, na manhã do dia 04 de maio para a execução do EXOP mencionado. Essa informação foi repassada ao Chefe do Departamento de Máquinas (CHEMAQ) no dia 30 de abril e este, por entender que esse procedimento era do conhecimento de todos pelo fato de o navio ter realizado uma Corrida da Milha em novembro de 2009, não reportou a necessidade de o navio aterrar à Enseada do Forno ao Encarregado de Navegação, nem ao Chefe do Departamento de Operações, nem ao Imediato e nem, tampouco, ao Comandante [REDACTED]

Observei, também, que foi conduzido, pelo Chefe do Departamento de Operações (CHEOPE), uma apresentação do cronograma de eventos programados, incluindo a Corrida da Milha.

O navio suspendeu no dia 03 de maio, como previsto, sem os técnicos do CAM, conforme a Parte de Saída [REDACTED]. Ao longo desse mesmo dia, o Encarregado da Divisão "E" tentou estabelecer, por telefone, junto àquela OMPS, uma hora para o embarque daquele pessoal, por lancha, no dia seguinte, tendo conseguido uma definição apenas no final da tarde, [REDACTED]. O horário acertado foi passado ao CHEMAQ e, posteriormente, ao Imediato [REDACTED].

Tendo ciência dessa necessidade, o Imediato reuniu os Chefes de Departamento e o Encarregado de Navegação e foram todos à Câmara do Comandante tratar do assunto. Decidiu-se, então, realizar uma reunião no mesmo local para abordar os tópicos pertinentes, como derrota de aterragem, horário do Detalhe Especial para o Mar (DEM), rumos dentro da Enseada do Forno, e alguns aspectos meteorológicos, como vento, corrente e maré. O Comandante decidiu receber a lancha do CASOP com o navio pairando sob máquinas, [REDACTED].

Por fim, concluiu-se, também, que o horário marcado para o embarque do pessoal não era o ideal, pois o céu ainda estaria escuro, aumentando o risco da faina por baixa luminosidade. O Comandante determinou, então, ao Encarregado da Divisão "E", que remarcasse para as sete horas da manhã, e assim ele o fez. Por fim, foram determinadas as alterações na rotina para a manhã do dia seguinte e disseminadas através do Livro de Ordens Noturnas do Comandante, [REDACTED] tendo sido definido o horário do DEM para as seis horas e vinte minutos.

Apesar de essa reunião ter sido originada para planejar a demanda da Enseada do Forno, observei que o Oficial de Manobra estava de serviço no horário, quarto de 2100h às 2400h [REDACTED] e Detalhe de Serviço dos Oficiais [REDACTED] não participando da mesma. O Oficial de Manobra apenas tomou conhecimento das alterações na rotina durante o seu serviço noturno, através do Livro de Ordens Noturnas do Comandante.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

~~CONFIDENCIAL~~
RESERVADO

96

~~CONFIDENCIAL~~
RESERVADO

Destaco, também, que o Oficial de Manobra possui Ordem de Serviço qualificando-o para o serviço em viagem [REDACTED]

Às seis horas e vinte minutos da manhã do dia 04 de maio, o navio guarneceu DEM. O Oficial de Manobra chegou ao passadiço ainda durante esse toque, inteirou-se da situação, observou a carta náutica, verificou que as condições ambientais eram satisfatórias e assumiu o serviço.

Durante a entrada na Enseada do Forno tudo ocorreu normalmente. A Navegação do passadiço realizava navegação visual e a Navegação do COC, navegação radar, sendo os dois *sitrep* informados à Manobra em minutos alternados. O navio pairou sob máquinas por volta das seis horas e cinquenta minutos. Porém, a lancha do Centro de Apoio a Sistemas Operativos (CASOP) que conduziria os técnicos do CAM ainda não se encontrava na área. Cabe comentar que [REDACTED] apesar de não terem sido definidos limites de segurança à navegação na reunião realizada na noite anterior, o Comandante, nesse momento [REDACTED] definiu, após ouvir o Auxiliar da Navegação, uma marcação de segurança de baixas profundidades e, em seguida, determinou ao Encarregado de Navegação que informasse quando o navio cruzasse a isobatimétrica de 20 metros.

Ademais, o Comandante ainda ordenou ao Oficial de Manobra que efetuasse um giro com o navio por boreste, pois era sua intenção receber a lancha do CASOP já com a proa do navio voltada para a saída da Enseada do Forno. Foi informado, também, que o Rebocador "Ivan Barreto" estava demandando o Porto do Forno e passaria próximo ao navio. O Comandante determinou, então, que fosse combinada a manobra com o mesmo, de forma a que os navios passassem boreste com boreste, após o giro [REDACTED] No entanto [REDACTED]

[REDACTED] diferentemente ao determinado, a manobra combinada pelo Oficial de Manobra e ratificada pelo seu Ajudante foi que, após o giro do navio por boreste, tal rebocador passasse entre a Fragata Niterói e a Ponta d'Água, ou seja, bombordo com bombordo. É importante ressaltar que em nenhum momento o Comandante teve ciência da manobra acordada.

Cumprindo o determinado pelo Comandante quanto ao giro do navio, o Oficial de Manobra determinou um conjugado de uno terço com bombordo adiante e todo o leme a boreste, [REDACTED] Nesse momento, antes mesmo de o navio atender à demanda de máquinas, a lancha do CASOP surgiu no visual da Manobra. O Comandante determinou ao Imediato que autorizasse sua aproximação por bombordo, pois, como o giro ainda não tinha sido realizado, bombordo era o bordo de sotavento. Em seguida, o Oficial de Manobra parou máquinas para o recebimento da lancha. Com isso, naturalmente o navio não realizou o giro para boreste e continuou com a proa voltada para Oeste e derivando para o Sul.

Autorizada pelo navio, a lancha iniciou a sua aproximação que, devido ao estado do mar, foi demorada [REDACTED] A popa do navio já estava pronta para recebê-la a contrabordo e embarcar o pessoal pela escada de práctico. Após a atracação em "69" da lancha na popa do navio por bombordo, o Encarregado da 2ª Divisão solicitou permissão para embarcar o pessoal, recebendo a determinação para aguardar a autorização.

Nesse instante, o navio já apresentava um abatimento muito forte para o Sul, por efeito da corrente e do vento. O Comandante, que encontrava-se dividindo sua atenção entre a aproximação do Rebocador "Ivan Barreto", a atracação da lancha do CASOP e a proximidade do navio da Ponta do Caramuru, determinou que a lancha largasse e se afastasse, para que o navio pudesse se reposicionar realizando um giro por boreste e recebê-la, novamente, em segurança [REDACTED]

[REDACTED] Porém, face ao estado do mar e ao forte vento reinante na área naquele momento, a lancha do CASOP apresentou grande dificuldade de manobrar para se afastar [REDACTED] O Oficial de Manobra, percebendo essa dificuldade, ordenou um conjugado com boreste adiante uno terço e todo leme a bombordo, vislumbrando que, dessa forma, afastaria a popa do navio da lancha do CASOP e já estaria

[REDACTED]

97

~~CONFIDENCIAL~~

RESERVADO

posicionando-se para uma saída, com máquinas atrás, da área de mais baixas profundidades [REDACTED] [REDACTED] Porém, como a lancha ainda permanecia atracada a contrabordo e a deriva do navio era muito forte, o Comandante, uma vez mais, determinou ao Oficial de Manobra que realizasse um giro por boreste, [REDACTED]

[REDACTED] O Oficial de Manobra, então, parou máquinas. Nessa ocasião, o Encarregado de Navegação já havia avisado ao Comando que o navio havia ultrapassado a isobatimétrica de 20 metros e basicamente se limitava a dar o *sitrep* da profundidade local e da distância do banco de areia [REDACTED] Ressalto, ainda, que o navio já se encontrava próximo e com a proa voltada para a Ponta do Caramuru e Ponta do Veado.

Mais alguns minutos se passaram até que a lancha conseguisse se afastar. Preocupado com a proximidade do banco de areia e com a intenção de afastar a popa das baixas profundidades, o Oficial de Manobra determinou máquinas atrás uno terço e todo leme a boreste, alterando, em seguida, para máquinas atrás dois terços. Com as máquinas nessa configuração, o Comandante, que havia determinado a realização de um giro por boreste, questionou o que o Oficial de Manobra estava fazendo, e este respondeu que estava retirando o navio daquela posição. Diante desse cenário, onde o navio já havia ultrapassado as marcações de segurança estabelecidas, o Comandante avaliou que o perigo era iminente [REDACTED] Assumiu, então, a manobra do navio e tentou realizar o giro para boreste. Percebendo que não conseguiria girar o navio rapidamente pela ação do vento e devido à proximidade da Ponta do Veado, o Comandante decidiu quebrar a tendência de giro para boreste e afastar-se das pedras da Ponta do Veado, determinando máquinas atrás uno terço e todo leme a boreste, aumentando, em seguida, para máquinas atrás dois terços [REDACTED] e cópia da carta 1503 [REDACTED] Logo em seguida, o navio encalhou cerca de sete horas e vinte minutos. O encalhe foi comprovado pela perda de segmento do navio e pela coloração turva da água do mar nas imediações, além da informação oriunda do Centro de Controle da Máquina (CCM) participando que os eixos haviam sido desseleccionados automaticamente e que o navio encontrava-se com alagamento no compartimento do transdutor sonar [REDACTED]

Assim sendo, o navio participou o fato à Cadeia de Comando pela mensagem P-041433Z/MAI [REDACTED] na qual consta a posição geográfica do encalhe.

Todos os eventos apurados demonstram que as condições meteorológicas representaram condição determinante para o acidente, no sentido em que, caso não se fizessem presentes naquele momento, não levariam o navio a derivar em direção ao banco de areia. Fatos como esses são conhecidos no meio marinho como "fortuna do mar".

Destaque-se, ainda, que o Comandante demonstrou claramente que se encontrava, durante todo o tempo, preocupado com a segurança e na expectativa de que o Oficial de Manobra realizasse tempestivamente o giro do navio para o recebimento da lancha do CASOP e, quando da assunção da manobra, envidou esforços para evitar o encalhe mediante a adoção de procedimentos compatíveis com a situação apresentada.

Ressalto, ainda, que, em cumprimento à NORMESQ 20-06D [REDACTED] [REDACTED] foram constatados, até o presente momento, os seguintes prejuízos causados à fazenda nacional pelo encalhe do navio: o hélice de boreste, apresentando sinais de arrastamento na areia e uma pá arrancada; o hélice de bombordo, apresentando sinais de arrastamento na areia e suspeita de empeno em suas pás; domo do sonar inteiramente danificado; transdutor sonar tendo diversos elementos visivelmente avariados e apresentando empeno na direção da proa; e as carenagens dos estabilizadores avariadas. Segundo avaliação dos peritos, nomeados [REDACTED] o valor estimado dos prejuízos causados, é de R\$ 2.427.146,54 (dois milhões, quatrocentos e vinte e sete mil, cento e quarenta e seis reais e cinquenta

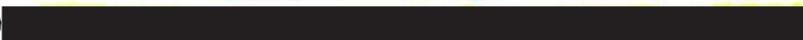
~~CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL~~

~~CONFIDENCIAL~~

RESERVADO

98


~~CONFIDENCIAL~~
RESERVADO

e quatro centavos)  Ademais, cabe alertar que neste montante não estão incluídos os valores referentes à aquisição do transdutor sonar.



Rio de Janeiro, em 30 de junho de 2010.



É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



~~CONFIDENCIAL~~
RESERVADO