

RELATÓRIO DE IAFN

Vistos e bem examinados os presentes autos do inquérito, instaurado em virtude da portaria nº 71, de primeiro de setembro de dois mil e quatorze, a fim de apurar a causa determinante do fato da navegação, qual seja, desaparecimento do Veleiro de Bandeira Argentina TUNANTE II, deles consta que a embarcação foi avistada pela última vez quando se encontrava navegando aproximadamente na posição LAT 32°30'.5"S e LONG 048°12'.8"W, cerca de 200MN da costa brasileira, com quatro tripulantes a bordo, no dia vinte e sete de agosto do ano de dois mil e quatorze, por volta das quatro horas, ocasião em que enfrentava condições de vento e mar bastante desfavoráveis. As rajadas de vento alcançavam a intensidade de até 41 nós, segundo Boletim do Centro de Hidrografia da Marinha (fls.) e as ondas chegavam a atingir 8 metros de altura, conforme depoimentos dos tripulantes do navio SELJE que conseguiram se aproximar parcialmente e avistar o veleiro na tentativa de contribuir com o salvamento e resgate marítimos, que não foram possíveis devido à impossibilidade de manobra do navio mercante e maior aproximação. Segundo os depoimentos (fls.), o referido navio, orientado pelo SALVAMAR SUL, demandou para a posição do veleiro argentino, contudo não conseguiu circundá-lo em face dos ventos e ondas, sendo que a menor distância que chegou a haver entre as embarcações foi de 0,1 MN. Como as condições meteorológicas impediam a manobra com o navio, o mesmo permaneceu nas proximidades navegando com a menor velocidade possível, entre 23h e 04h, de modo a não comprometer a segurança de sua embarcação e a vida dos tripulantes, tendo se distanciado lentamente do veleiro e o perdido de vista por volta das 04h.

1) DESCRIÇÃO DAS DILIGÊNCIAS REALIZADAS:

a) Foram ouvidas seis testemunhas, das quais três eram tripulantes do navio SELJE, e três eram pescadores que localizaram a balsa salva vidas com pertences dos tripulantes desaparecidos (fls.);

b) Foram anexados aos autos cópias dos documentos julgados necessários do navio SELJE, incluindo Diário de Bordo, bem como dos documentos do Barco de Pesca KOPESCA I e das testemunhas (fls.);

c) Foram solicitados e obtidos, por intermédio dos adidos da Marinha do Brasil na Argentina e no Uruguai, documentos relacionados ao Veleiro TUNANTE II e seus tripulantes, incluindo Certificados Náutico Desportivo dos Tripulantes ALEJANDRO ROQUE VERNERO, JORGE LUIZ BENOZZI e MAURO LUCIANO

CAPPUCCIO, documento de identidade do passageiro HORACIO ROBER MORALES, Certificado de Matrícula do Veleiro e Despacho de Saída do mesmo emitido pela Prefeitura Naval Argentina;

d) Foram apreendidos pela Encarregada do Inquérito os itens recolhidos do mar durante buscas pelo Veleiro Argentino TUNANTE II, supostamente vinculados ao mesmo. Na sequência, uma parcela do material recolhido foi disponibilizada para análise e formalização de Laudo de Avaliação pelos Peritos Navais, os quais constataram e concluíram que os respectivos itens não possuíam nenhuma relação com o veleiro e seus tripulantes. Já com relação à balsa salva vidas recolhida pelo Barco de Pesca Kopesca I e itens que estavam em seu interior, em face da complexidade dos quesitos que se pretendia esclarecer e carência de habilitação técnica para suas análises por parte de Peritos Navais, foram realizadas diligências junto à Fundação Universidade Federal de Rio Grande, à Universidade Federal de Pelotas, ao Instituto Geral de Perícias do Rio Grande do Sul e junto à Superintendência Regional da Polícia Federal no Rio Grande do Sul, no sentido de verificar a possibilidade de procederem às análises no material apreendido e formularem os respectivos laudos periciais, sobretudo a fim de reconstituir fatos eventualmente ocorridos após o desaparecimento do veleiro argentino. Dentre todos, a Polícia Federal aceitou prontamente o encargo, tendo comparecido nesta Capitania para recolher os respectivos materiais e dado início às diligências; e

e) Foram anexados ao Autos 4 Laudos Periciais formulados por Peritos da Polícia Federal (fls.), bem como um Laudo de Exame Pericial Indireto firmado pelos Peritos Navais da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul (fls.).

2) DESCRIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DA EMBARCAÇÃO:

NOME:	TUNANTE II	BANDEIRA:	ARGENTINA
PORTO_INSCRIÇÃO:	BUENOS AIRES	TIPO:	VELEIRO
PROPULSÃO:	VELA	COMPRIMENTO:	12,40 METROS
ATIVIDADE:	ESPORTE E RECREIO		
PROPRIETÁRIO:	SILVINA VERONICA e MAXIMILIANO FERNANDO RIO		
ARMADOR:	XXX		
SOCIEDADE CLASSIFICADORA:			
Nº IMO:	XXX	Nº INSCRIÇÃO:	025012 REY
AB:	XXX	ÁREA_NAVEGAÇÃO_AUTORIZADA:	MAR ABERTO

3) RESULTADO DE EXAMES PERICIAIS:

I e II) Seguro Obrigatório DPEM e documentos da embarcação, mencionando a validade: Não foi possível verificar se o Veleiro TUNANTE II portava

todos os documentos exigidos nas normas, uma vez que a embarcação continua desaparecida. Segue relação dos documentos cujas cópias se logrou êxito em obter, com a colaboração dos Adidos Navais na Argentina e Uruguai:

DOCUMENTOS_RELACÃO	A BORDO (S/N) ?	VALIDADE
Certificado Náutico Desportivo dos Tripulantes do Sr. ALEJANDRO ROQUE VERNERO	PREJUDICADO	13/11/2018
Certificado Náutico Desportivo dos Tripulantes do Sr. JORGE LUIZ BENOZZI	PREJUDICADO	03/01/2028
Certificado Náutico Desportivo dos Tripulantes do Sr. MAURO LUCIANO CAPPUCCIO	PREJUDICADO	16/07/2027
Documento de HORACIO ROBER MORALES	PREJUDICADO	XXX
Certificado de Matrícula da Embarcação	PREJUDICADO	XXX
Despacho de saída do veleiro de Buenos Aires/Argentina	PREJUDICADO	XXX
Despacho de entrada/saída do veleiro em/de La Paloma/Uruguai	PREJUDICADO	XXX

III) Causa determinante, consequências e todas as evidências que corroborem a conclusão:

Mediante averiguações procedidas pelos Senhores Peritos Navais da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, os mesmos concluíram que a causa determinante do fato da navegação, qual seja, desaparecimento do Veleiro de Bandeira Argentina "TUNANTE II" com quatro tripulantes a bordo, aproximadamente na posição LAT 32°30'.5"S e LONG 048°12'.8"W, em vinte e sete de agosto do ano de dois mil e quatorze, por volta das quatro horas, consistiu em FORTUNA DO MAR, uma vez que, de acordo com o Boletim de Informações Ambientais nº 185/2014, do Centro de Hidrografia da Marinha, o Veleiro TUNANTE II estava sob influência de um Sistema Frontal, com ventos fortes na direção sudoeste/oeste, cuja intensidade era de até 41 nós de rajada, havendo registro de ondas de 3,5 a 5,5 metros de altura. O Relatório de Busca e Salvamento do incidente SAR Nº 019 corroborou tal informação, citando aliás quadro meteorológico ainda mais crítico, nos mesmos termos dos depoimentos dos tripulantes do Navio Mercante SELJE, o qual avistou o veleiro pela última vez. Os mesmos citam ondas entre 7 e 8 metros enfrentadas, tanto pelo RbAM TRITÃO quanto



pelo NM SELJE, navios estes que possuem envergadura muito superior ao Veleiro TUNANTE II, o qual possui apenas 12,40 metros.

Ainda, quanto às consequências do desaparecimento do veleiro de bandeira Argentina TUNANTE II, em face da localização da balsa salva-vidas com objetos relacionados aos tripulantes do veleiro, cerca de 47 dias após a última visualização, foram realizadas perícias por parte da Polícia Federal a fim de se tentar buscar mais dados sobre o que ocorreu com o veleiro e seus tripulantes, contudo os dados obtidos até o momento não são conclusivos.

Por fim, cumpre consignar que, apesar de todos os esforços empregados tanto por parte da Marinha Brasileira quanto Argentina, bem como por parte das Forças Aéreas Brasileira e Argentina, até o momento não se teve qualquer notícia, desde 27 de agosto de 2014, sobre o veleiro e/ou seus tripulantes.

4) DEPOIMENTOS:

I) Extrato de cada um dos depoimentos dos tripulantes do Navio SELJE e BP KOPESCA I, os quais corroboram a conclusão:

PRIMEIRA TESTEMUNHA, Sr. CLEODUALDO M. FRANCISCO Jr., Filipino, Comandante do Navio SELJE: *“Perguntado o que o depoente sabe informar sobre o incidente envolvendo o Veleiro Argentino? Respondeu que quando eu recebi a mensagem do agente marítimo UNIMAR solicitando auxílio com relação à dificuldade que o veleiro TUNANTE II estava passando eu mudei o curso do Navio SELJE, no qual sou o Comandante, a fim de aproximar da posição do veleiro. Disse que quando foi acionado, já estava em águas brasileiras, navegando em direção ao Porto de Rio Grande. Ao redor das vinte e três horas do dia vinte e seis de agosto avistamos o veleiro. O vento era oeste de força oito, mais ou menos quarenta e cinco nós, o barômetro marcava 1006 mb, e as ondas eram de sete a oito metros. O navio estava jogando fortemente e era muito difícil manobrá-lo. Tínhamos o holofote sob o veleiro mas estava difícil manobrar devido às condições climáticas. Naquele momento, não era possível parar a máquina e estávamos em velocidade de seis à sete nós, que era a mais lenta possível de ser administrada, de modo a não perder o controle do navio. O veleiro estava se afastando na direção nordeste enquanto nós estávamos nos afastando em direção leste. Isto se deu até aproximadamente às quatro horas do dia vinte e sete quando os perdemos de vista. Não queríamos que isto acontecesse, enquanto esperávamos pela embarcação da Marinha e que as condições do vento*



melhorassem, assim poderíamos manobrar o navio. Infelizmente as condições climáticas só melhoraram depois de três dias. Na minha opinião se o clima tivesse melhorado nós poderíamos ter manobrado o navio com segurança; Perguntado se foi feita alguma comunicação do navio SELJE com o veleiro? Respondeu que o contato foi só visual, mas tentou contato via VHF, canal 16 mas não houve resposta, e também por telefone, através de um número que foi passado, mas também não houve resposta; Perguntado se houve a plotagem no Diário de Bordo acerca do primeiro contato visual realizado com o veleiro? Respondeu que posso assegurar que a informação sobre a posição está incluída no e-mail que foi transmitido através dos agentes marítimos a Marinha e Aeronáutica. Não tem certeza se houve registro no diário de bordo; Perguntado quais tripulantes do navio SELJE estavam acompanhado o veleiro visualmente? Respondeu que comigo no passadiço estavam o terceiro imediato VALENZUELA e o marinheiro de convés CARAAN; no convés estavam o primeiro imediato e o restante da tripulação, prontos para o resgate. No passadiço também estavam o timoneiro e um vigia extra; Perguntado se o próprio navio SELJE estava fazendo contato com a Marinha do Brasil e quais as instruções recebidas? Respondeu que a Marinha do Brasil era quem nos chamava, por telefone via satélite, sempre fornecendo a posição do veleiro e perguntando a nossa posição, o nosso curso, a nossa velocidade e hora local, isto durante todo o tempo (antes de visualizar o veleiro, durante e depois de perder o contato visual); Perguntado se havia mais alguma embarcação nas proximidades? Respondeu que não; Perguntado se entre 23h do dia vinte e seis e 4h do dia vinte e sete, quando o veleiro não foi mais avistado, houve piora das condições climáticas ou se elas se mantiveram como as 23h? Respondeu que as condições climáticas não mudaram por dois dias e meio; Perguntado se o contato visual perdido por volta das quatro horas se deu após o afastamento das embarcações, que foram distanciadas devido ao mau tempo, ou se não houve o distanciamento, mas perda súbita do contato visual com o veleiro? Respondeu que a primeira razão foi o distanciamento separadamente, devido às adversas condições climáticas, e a segunda foi que as ondas não melhoraram, mantendo-se em sete/oito metros com ventos de força 6-8, mais ou menos quarenta e cinco nós. O mar estava 90% todo branco, da mesma cor do veleiro, portanto difícil de visualizar mesmo para Força Aérea que estava sobrevoando a região. No radar, apareceram ecos, o sinal aparecia e desaparecia, não de maneira constante como normalmente acontece, se tornando difícil de detectar se era o alvo ou não, ou se era um eco verdadeiro ou falso;

Perguntado enquanto o navio ficou acompanhando com holofote o veleiro, qual a distância aproximada entre os dois? Respondeu que a distância era de aproximadamente de 0,1 à 0,3 Milhas Náuticas; Perguntado quais eram as características do veleiro? Se viu o nome? Respondeu que o veleiro tinha casco branco com mastro e vela; não foi possível visualizar o nome. Havia uma luz entre branca e amarelada de lanterna piscando claramente, que provavelmente vinha de dentro da embarcação, mas não tem certeza; Perguntado se pode indicar quantas pessoas estavam na embarcação? Respondeu que havia sinal de pessoas, mas apenas vultos, não sabendo indicar quantas; Perguntado qual o tamanho aproximado do veleiro? Respondeu que foi informado de que era um veleiro de 41 pés, aproximadamente 12,5 metros; Perguntado se tem mais alguma coisa a dizer a respeito do assunto em pauta? Respondeu que eu fiz o melhor possível mas as condições climáticas desfavoráveis não contribuíram. Estou triste e sinto muito pelos familiares, (...);

SEGUNDA TESTEMUNHA Sr. JAN ASLEY S. VALENZELA, Filipino, Terceiro Imediato do Navio SELJE: *“Perguntado o que o depoente sabe informar sobre o incidente envolvendo o Veleiro Argentino? Respondeu que durante a minha vigia a bordo do navio SELJE no dia 26 de agosto, das 20h às 24hs, fui informado que o navio iria conduzir uma operação de busca e resgate conforme instruções do Centro de Coordenação de Resgate (RCC) e do Comandante do Navio. Deveríamos ter encontrado o veleiro ao redor das 21 horas, mas devido ao distanciamento levamos mais tempo para encontrá-lo, o que aconteceu somente por volta das 22h50min. Notamos uma luz branca piscante a bombordo, ao que respondemos, e então nos aproximamos, iluminando com nosso holofote, aguardando instruções do Comandante. Ele solicitou que ficássemos circulando em volta do veleiro, conforme instruções da Marinha Brasileira, porém devido às ondas grandes não foi possível ficar circulando e decidimos navegar ao lado do veleiro. As ondas tinham cerca de 7 a 8 metros. Depois da minha vigia, às 0h00, quando o veleiro estava na nossa popa, fui liberado pelo segundo oficial. A visualização mais próxima aconteceu por través, a cerca de 0,1 a 0,3 Milhas Náuticas, por volta das 23h do dia 26/08/14. Quando eu retornei às 08h00 do dia 27/08/14 o veleiro já não estava mais a vista; Perguntado quais eram as condições de mar, vento e corrente no período em que acompanhou o veleiro? Respondeu que o vento tinha força 8, entre 40 e 45 nós, ondas de 7 a 8 metros, corrente leste 90°;*

Perguntado se foi feita alguma comunicação do navio SELJE com o veleiro? Respondeu que o navio tentou contato via VHF mas não obteve resposta. O contato foi apenas visual; Perguntado se houve a plotagem no Diário de Bordo acerca do primeiro contato visual realizado com o veleiro? Respondeu que sim, eu fiz um registro da primeira visualização às 22h50min; Perguntado quais tripulantes do navio SELJE estavam acompanhando o veleiro visualmente? Respondeu que a bombordo no Holofote haviam dois tripulantes acompanhando o veleiro, incluindo o tripulante eletricista, a estibordo havia o marinheiro de convés e um soldador, e no convés estavam o primeiro imediato e o restante da tripulação; Perguntado se o próprio navio SELJE estava fazendo contato com a Marinha do Brasil e quais as instruções recebidas? Respondeu que sim, a Marinha Brasileira estava perguntando sobre a nossa posição, as ondas e condições do mar, o restante das instruções foram dadas ao comandante e repassadas a nós. Foi pedido que, se possível, o navio se aproximasse do veleiro. Se não fosse possível se aproximar, foi dito que ficassem dando voltas ao seu redor. Contudo, devido ao mau tempo, não foi possível ficar circulando, muito menos se aproximar; Perguntado se havia mais alguma embarcação nas proximidades? Respondeu que não; Perguntado se entre 23h do dia vinte e seis e 4h do dia vinte e sete, quando o veleiro não foi mais avistado, houve piora das condições climáticas ou se elas se mantiveram como as 23h? Respondeu que as condições climáticas pioraram, pois choveu após sair da vigia; Perguntado se o contato visual com o veleiro, durante seu período de vigia, era contínuo, ou sofria interrupções devido ao mau tempo, isto é, se podia visualizar facilmente o veleiro? Respondeu que não conseguiam visualizar o veleiro facilmente, porque as ondas eram mais altas do que o veleiro; Perguntado quais eram as características do veleiro? Se viu o nome? Respondeu que o veleiro tinha casco branco com mastro, não tinha mais a vela. Tinha 20 pés de comprimento. Não consegui ver pessoas, somente uma luz piscante; Perguntado se tem mais alguma coisa a dizer a respeito do assunto em pauta? Respondeu que não”;

TERCEIRA TESTEMUNHA Sr. LINIUS JOSHUA C. CARAAN, Filipino, marinheiro de Convés do Navio SELJE: “Perguntado o que o depoente sabe informar sobre o incidente envolvendo o Veleiro Argentino? Respondeu que quando estavam a bordo do Navio SELJE se aproximando do veleiro o depoente e os demais tripulantes viram uma luz piscante, isto por volta das 23h do dia 26/08/14, e na medida em que se

aproximavam, quando já estavam cerca de 0,2 milhas náuticas, visualizaram um veleiro de casco branco e mastro, ocasião em que o holofote do navio apontava para o mesmo. Então, nosso comandante se preparou para circundar o veleiro, mas não foi possível devido às ondas altas e aos ventos fortes. Não podíamos girar o navio pois corríamos o risco de emborcar. Foi por isso que diminuimos a velocidade e ficamos próximos do veleiro, mas devido ao distanciamento se perdeu contato visual com o mesmo, o que sabe por informação dos colegas. Acrescentou que estava no passadiço até 1h da manhã do dia 27/08/14; Perguntado quais eram as condições de mar, vento e corrente no período em que acompanhou o veleiro? Respondeu que o mar estava com ondas de 7 a 8 metros, com cristas brancas, vento fortes de 45 nós. Não sabe informar a corrente; Perguntado se foi feita alguma comunicação do navio SELJE com o veleiro? Respondeu que o navio tentou contato via VHF mas sem resposta. O contato foi apenas visual; Perguntado se houve a plotagem no Diário de Bordo acerca do primeiro contato visual realizado com o veleiro? Respondeu que não sabe informar; Perguntado quais tripulantes do navio SELJE estavam acompanhando o veleiro visualmente? Respondeu que no passadiço estavam o depoente, o Comandante e o terceiro imediato; e no holofote estavam dois tripulantes; Perguntado se o próprio navio SELJE estava fazendo contato com a Marinha do Brasil e quais as instruções recebidas? Respondeu que acredita que o Comandante estava em contato com a Marinha Brasileira, mas não sei sobre as instruções; Perguntado se havia mais alguma embarcação nas proximidades? Respondeu que não; Perguntado se entre 23h do dia vinte e seis e 4h do dia vinte e sete, quando o veleiro não foi mais avistado, houve piora das condições climáticas ou se elas se mantiveram como as 23h? Respondeu que as condições climáticas se mantiveram as mesmas; Perguntado se o contato visual perdido por volta das quatro horas se deu após o afastamento das embarcações, que foram distanciadas devido ao mau tempo, ou se não houve o distanciamento, mas perda súbita do contato visual com o veleiro? Respondeu que acredita que tenha sido pelo distanciamento; Perguntado enquanto o navio ficou acompanhando com holofote o veleiro, qual a distância aproximada entre os dois? Respondeu que a menor distância foi de aproximadamente de 0,1 à 0,2 Milhas Náuticas; Perguntado se o depoente chegou a ver o nome do veleiro e quais as características do mesmo? Respondeu que não viu o nome e que o veleiro tinha casco branco e mastro, sem vela. Havia uma luz piscante que o depoente acredita que seria do sinalizador do veleiro; Perguntado se chegou a ver pessoas no veleiro? Respondeu que não; Perguntado qual o tamanho



aproximado do veleiro? Respondeu que tinha aproximadamente 12 metros de comprimento;(...)";

QUARTA TESTEMUNHA Sr. VITOR MANUEL RODRIGUES VALVERDE, Português, Mestre da Embarcação KOPESCA: *"Perguntado em que localização e condições o depoente localizou a balsa posteriormente entregue à MARINHA DO BRASIL? Respondeu que o depoente estava a bordo do barco de pesca KOPESCA I, com outros 9 tripulantes, na posição LAT 31°55.3S e LONG 046°18.4W, no dia 12 de outubro de 2014, em faina de pesca, quando localizaram aproximadamente na proa do barco a balsa, cerca de dois metros à frente da amura de boreste. Disse que estavam embarcando peixe na embarcação, no través, quando devido ao vento a embarcação abateu para bombordo, oportunidade em que visualizaram a balsa logo a frente. Disse que a balsa estava praticamente submersa, cerca de meio metro acima do nível da água, completamente enrolada e cheia de água dentro. Disse que tentaram colocar ela na embarcação, mas devido ao peso não foi possível. Então, foi utilizado o pau de carga do KOPESCA e passado o gato na balsa, para levantá-la. Nisso, como ela estava completamente cheia de água, foi necessário fazer algumas perfurações para esvaziá-la, mas não lembra quantas perfurações. Quando conseguiram levantar a balsa e colocá-la na embarcação, viram que veio junto com ela, enrolada na parte que estava embaixo da balsa, junto ao cilindro e cabos, uma tartaruga com cerca de oitenta quilos. A tartaruga ainda estava viva, pois havia folga nos cabos que a prendiam permitindo que ela subisse e respirasse. O depoente foi para dentro do barco pegar a máquina fotográfica, mas quando voltou os tripulantes já haviam jogado a tartaruga no mar. Na sequência viu uma camiseta de cor amarela amarrada artesanalmente nos cabos da própria balsa, próximo da porta da entrada da mesma, com dizeres relacionados à Patagônia, perfurada com faca e com cordões passados, o que o levou a crer que a balsa havia sido habitada. O depoente então falou para a tripulação que a balsa fora habitada e os mesmos abriram a mesma para poderem visualizar o interior. Disse que um dos tripulantes encontrou uma bolsinha preta (estilo pochete), com vários objetos dentro, mas não deu muita importância para a bolsa, tendo tirado de dentro tudo o que havia e jogado no mar a mesma. Disse que veio a saber disso somente há poucos dias, devido à filha do HORACIO (LUANA) ter feito contato com o depoente através do facebook e questionado sobre a bolsa que sempre era usada pelo pai, o que levou o depoente a perguntar ao contramestre e ter conhecimento sobre a*

existência dessa bolsa. Disse que o contramestre lhe contou há poucos dias, após ser questionado devido à indagação da filha do HORACIO sobre a bolsinha preta, referindo que viu quando um tripulante que inclusive já desembarcou, chamado THIAGO, abriu a bolsinha, tirou todos os objetos de dentro, e a jogou fora no mar. O depoente não sabia dessa ocorrência, pois quando os tripulantes abriram a balsa para tirar os objetos o mesmo havia se dirigido rapidamente ao passadiço. Quando retornou os tripulantes lhe entregaram todos os objetos que foram retirados de dentro da bolsa, quais sejam, cápsulas de comprimidos, uma chave de armário, um óculos danificado, várias moedas de pesos uruguaios, um registro geral de identidade, um cartão azul e uma meia esfera de metal. A camiseta amarela estava amarrada à balsa, sendo posteriormente desamarrada pela tripulação quando abriu a balsa, e o blusão azul estava solto dentro da mesma. O depoente deixou todos os objetos secando no corredor lateral do barco, tendo colocado os documentos no passadiço, perto da vigia, para secar ao sol. Tudo isto ocorreu por volta das 15h30 do dia 12 de outubro, quando o tempo estava bom, mar calmo, vento força dois ou três, céu nublado. O cilindro do ar precisou ser cortado com uma faca para a retirada da tartaruga que ficou toda enrolada no mesmo. Disse que o cilindro já estava, na base por onde entra o ar, completamente soldo e rasgado. Os cabos estavam enrolados praticamente no pescoço da tartaruga. Acha que foi o contramestre que cortou o cabo do cilindro. A balsa ficou num canto do barco. O depoente em seguida comunicou à Empresa proprietária do barco sobre a localização da balsa e seus pertences, solicitando que informassem à MARINHA DO BRASIL. Disse que ficou como responsável pelos pertences pessoais dos naufragos. Imaginava que se deslocaria para Itajaí para entregar tudo à Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, mas algum tempo depois recebeu a informação de que um navio da Marinha estava se dirigindo ao seu encontro, para buscar todo o material. Disse que, pelo que se recorda, entregou o material no dia 15 de outubro para o Comandante do Rebocador TRITÃO. Perguntado se o depoente e os demais tripulantes utilizaram luvas para manusear com a balsa e com os objetos encontrados? Respondeu que não, pois não tinham luvas; Perguntado se a balsa apresentava odor forte indicando ter havido presença de cadáver? Respondeu que não; Perguntado se a balsa apresentava indício de ter tido sangue? Respondeu que não viu nada nem sentiu cheiro estranho. Disse que o cheiro era normal, de maresia; Perguntado qual parte da balsa estava acima da superfície da água? Respondeu que ela estava toda embolada, com parte preta e parte laranja à vista, apresentando dimensões de cerca de meio metro de altura



para fora da água e de um metro de largura; Perguntado se havia mais alguma embarcação nas proximidades? Respondeu que não; Perguntado como foram guardados a balsa e os objetos encontrados em seu interior desde a retirada da água até sua entrega ao TRITÃO? Respondeu que a balsa ficou enrolada num canto do convés da embarcação, local descoberto, sem estar coberta por lona. Com relação aos objetos pequenos depois que secaram, foram todos acondicionados numa embalagem de vidro, que estava limpa mas já havia sido usada, a qual ficou guardada no passadiço. A camiseta e o blusão, após secarem, ficaram igualmente no passadiço, dobradas, em cima de um banco, descobertas; Perguntado se além das perfurações que precisaram fazer a fim de retirarem a água da balsa e dos cortes nos cabos e cilindros, houve outros rasgos durante o manuseio da balsa? Respondeu que acredita que não. Mas ressalta que a mesma já estava bastante avariada; Perguntado se a balsa apresentava limo e crustáceos? Respondeu que não. Mas apresentava um pouco indício de ferrugem no cilindro de ar; Perguntado se o depoente acredita que o cilindro de ar chegou a ser usado no sentido de inflar a balsa? Respondeu que acredita que o cilindro não injetou ar suficiente na balsa ou que a mesma não era de tão boa qualidade, mas não pode dizer com certeza. A balsa estava bastante rasgada, toda enrolada, quase que totalmente sem ar e sem nenhuma pessoa dentro; Perguntado se tem mais alguma coisa a dizer a respeito do assunto em pauta? Respondeu que pela experiência que tem acha que alguém realmente habitou a balsa por algum tempo, até porque foi feita uma espécie de bandeira para sinalizar. Disse que os zípers da balsa, que servem para fechá-la, estavam abertos. Acha que quando a balsa emborcou quem estava dentro foi injetado para fora. E nada mais disse e nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento”;

QUINTA TESTEMUNHA Sr. JOSÉ DA ROCHA CABRAL, brasileiro, contramestre da Embarcação KOPESCA: *“Perguntado em que localização e condições o depoente localizou a balsa posteriormente entregue à MARINHA DO BRASIL? Respondeu que a balsa foi localizada na posição anotada pelo mestre e já fornecida, qual seja, LAT 31°55.3S e LONG 046°18.4W, no dia 12 de outubro de 2014. Disse que estava no convés levantando o anzol com peixe e olhando o mar, quando de repente a tripulação enxergou logo a frente da proa do barco uma balsa com uma tartaruga que estava enforcada, com três de cabos enrolados em seu pescoço. Disse que a tartaruga estava enrolada com a balsa. A balsa estava parcialmente submersa, com uma parte*

para cima e outra para baixo. A parte que estava para cima era quase que integralmente preta. Disse que não haviam percebido que podia ser a balsa do TUNANTE, se preocuparam muito em virtude de verem a tartaruga enforcada nos cabos. A balsa estava cheia de água e pesada, nisso o depoente e seus colegas puxaram com gancho a balsa, colocando-a em cima do convés. Ela estava bastante furada e a água foi saindo quando a mesma já estava no convés. O depoente cortou os cabos de nylon que ficavam na lateral da bóia aonde a tartaruga estava amarrada, soltando-a e jogando-a de volta na água. A tartaruga ainda estava viva. Também foi preciso cortar o cabo do cilindro, pois estava todo enrolado impedindo que abrissem a balsa. Amarrada à balsa estava a camisa amarela com furos e cabos, aparentando ter sido usada como bandeira, bem como um blusão azul no seu interior, solto. Dentro havia uma espécie de pochete preta, com objetos dentro. Pelo que lembra eram cápsulas de comprimidos, um óculos danificado, moedas, uma meia esfera de metal e dois documentos. A bolsa foi pega no tumulto, quando estavam abrindo a balsa, sendo que um tripulante que já desembarcou, cujo nome não lembra, tirou os objetos de dentro e jogou a bolsa fora, porém não foi por maldade, ninguém tinha se dado conta da importância de achar os objetos e a balsa. Os objetos foram entregues ao Comandante, que ao vê-los deu muita importância e disse a todos que queria todos os objetos, os quais lhe foram entregues, com exceção da bolsa preta que já havia sido descartada no mar. A roupa foi lavada com água doce e estendida para secar num varal que há no barco. A balsa ficou num canto da embarcação, no convés, sendo que ninguém mais mexeu nela. Deixaram ela embrulhada nesse canto, sem estar coberta por lona. Ressalta que a balsa não molhou mais. Os objetos pequenos foram entregues ao Comandante que os colocou para secar no passadiço, guardando-os posteriormente no pote de vidro. Alguns dias depois o navio da Marinha os encontrou, sendo tudo entregue ao Comandante do mesmo, que fotografou todo o material. O tempo, quando localizaram a balsa na água, estava bom, mar calmo, vento calmo. Perguntado se o cilindro estava bem fixo na balsa ou já parcialmente rasgado; Respondeu que já estava bastante rasgado, mas ainda ligado parcialmente à balsa. Disse que foi necessário cortá-lo, separando-o da balsa, para manusear a embarcação e desenrolá-la; Perguntado se o depoente e os demais tripulantes utilizaram luvas para manusear com a balsa e com os objetos encontrados? Respondeu Cada um mexeu do jeito que estava trabalhando na faina de pesca. Não sabe dizer se estavam com luvas ou não, mas acha que estavam com as luvas de pano usadas na pesca. Acha que



quem manuseou com a balsa, principalmente, foi o depoente e mais umas seis pessoas, mas não lembra nem quem seriam essas pessoas; Perguntado se a balsa apresentava odor forte indicando ter havido presença de cadáver? Respondeu que não havia nenhum odor; Perguntado se a balsa apresentava indício de ter tido sangue? Respondeu que não tinha indícios de sangue. O cheiro era normal, de maresia; Perguntado qual parte da balsa estava acima da superfície da água? Respondeu que a proa estava para cima, mas a balsa se apresentava toda enrolada. Acha que a balsa somente não afundou totalmente porque a tartaruga devia estar suportando o peso da mesma para sobreviver, já que estava presa a ela. A parte da balsa que estava para fora da água era muito pequena, quase que totalmente de cor preta; Perguntado se havia mais alguma embarcação nas proximidades? Respondeu que não; Perguntado qual era a profundidade do local em que encontraram a balsa? Respondeu que não sabe dizer; Perguntado se além das perfurações que precisaram fazer a fim de retirarem a água da balsa e dos cortes nos cabos e cilindro, houve outros rasgos durante o manuseio da balsa? Respondeu que acredita que não; Perguntado se a balsa apresentava limo e crustáceos? Respondeu que não; Perguntado se o depoente acredita que o cilindro de ar chegou a ser usado no sentido de inflar a balsa? Respondeu que não sabe; Perguntado se tem mais alguma coisa a dizer a respeito do assunto em pauta? Respondeu que não. Apenas lamenta muito o ocorrido. E nada mais disse e nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento”; e

SEXTA TESTEMUNHA Sr. LUIZ EUDES DA SILVA, brasileiro, marinho na proa da Embarcação KOPESCA: “Perguntado em que localização e condições o depoente localizou a balsa posteriormente entregue à MARINHA DO BRASIL? Respondeu que não lembra a posição mas a mesma foi anotada pelo mestre, recorda que foi no dia 12 de outubro de 2014. Disse que estavam todos puxando material de pesca quando olharam e viram algo boiando. Foram ver o que era e visualizaram a balsa, que estava toda enrolada em uma tartaruga muito grande, que devia ter cerca de oitenta quilos. A tartaruga estava com três voltas de cabos da balsa no pescoço. Não lembra exatamente como eram os cabos, mas acha que amarelos ou brancos. Colocaram a balsa para cima com auxílio do guincho da embarcação Kopesca, e com ajuda de vários tripulantes que também a puxaram. Ao colocarem para cima, todos ajudaram a cortar os cabos que estavam enrolados no pescoço da tartaruga, soltando-a logo em seguida no mar, pois a mesma ainda estava viva. A balsa estava toda



enrolada e para abri-la foi necessário cortar o cabo do cilindro. Depois disso viram a camisa amarela amarrada artesanalmente na alça lateral da balsa. Dentro da balsa havia um blusão azul, bem como uma pochete pequena preta com alguns objetos dentro; lembra que tinham moedas, um óculos quebrado e comprimidos. Viu um documento que estava todo molhado. Disse que o marinheiro THIAGO, que já desembarcou, tirou os objetos de dentro da pochete preta e a jogou fora na água. Disse que alguns ainda pensaram em jogar a balsa na água, pois ninguém tinha dado muita importância para a situação, mas assim que o Comandante chegou julgou ser muito importante e disse que entregaria todo o material para a Capitania. O comandante guardou a balsa num canto do convés, sem cobrir com lona. Disse que era um local do convés parcialmente coberto. As camisetas amarela e azul foram lavadas com água doce e colocadas para secar no varal. Depois que as duas roupas secaram foram guardadas pelo Mestre no passadiço. Os objetos pequenos ficaram com o Comandante. Todos os objetos encontrados foram entregues à MARINHA DO BRASIL, com exceção da pochete preta, pois quando retiraram os pertences que estavam dentro dela não sabiam seu significado. Disse que a maior preocupação de todos os tripulantes foi com o resgate e salvamento da tartaruga. Lembra que o Comandante avisou sobre o achado à MARINHA DO BRASIL, sendo que cerca de dois dias depois o navio rebocador TRITÃO os encontrou e recolheu o material. Disse que o pessoal do navio fez registro fotográfico. Também havia uma aeronave sobrevoando a área. O tempo, quando localizaram a balsa na água, estava nublado. O mar estava mais ou menos. Perguntado se o cilindro estava bem fixo na balsa ou já parcialmente rasgado; Respondeu que já estava bastante rasgado, mas ainda ligado parcialmente à balsa. Disse que foi necessário cortá-lo, separando-o da balsa, para manusear a embarcação e desenrolá-la; Perguntado se o depoente e os demais tripulantes utilizaram luvas para manusear com a balsa e com os objetos encontrados? Respondeu acha que todos estavam com duas luvas, tanto de pano quanto de borracha, usadas para proteção nas fainas de pesca; Perguntado se a balsa apresentava odor forte indicando ter havido presença de cadáver? Respondeu que não havia nenhum odor; Perguntado se a balsa apresentava indício de ter tido sangue? Respondeu que não tinha indícios de sangue. O cheiro era de mar; Perguntado qual parte da balsa estava acima da superfície da água? Respondeu que era uma parte pequena e de cor preta, não lembra o tamanho, mas acha que medindo cerca de um metro; Perguntado se havia mais alguma embarcação nas proximidades? Respondeu



que não; Perguntado qual era a profundidade do local em que encontraram a balsa? Respondeu que não sabe dizer, mas acha que era bem profundo; Perguntado se além das perfurações que precisaram fazer a fim de retirarem a água da balsa e dos cortes nos cabos e cilindro, houve outros rasgos durante o manuseio da balsa? Respondeu que acredita que não, os rasgos foram apenas para encaixar o guincho, de modo que pudessem puxá-la, pois a mesma estava com muita água dentro; Perguntado se a balsa apresentava limo e crustáceos? Respondeu que não; Perguntado se o depoente acredita que o cilindro de ar chegou a ser usado no sentido de inflar a balsa? Respondeu que não sabe; Perguntado se tem mais alguma coisa a dizer a respeito do assunto em pauta? Respondeu que não. E nada mais disse e nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento”.

II) Os meios legais utilizados para localizar e ouvir depoimentos de testemunhas e a razão pela qual não puderam ser ouvidas:

As três primeiras testemunhas julgadas necessárias, todos tripulantes do Navio Mercante SELJE, foram notificados por meio da Agência Marítima que representava o navio e compareceram à Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul para serem ouvidos. As demais testemunhas, três tripulantes do Barco de Pesca KOPESCA I, foram ouvidos por esta Encarregada na Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí. Todas as oitivas ocorreram conforme as normas previstas, dentro do horário de expediente, sem anormalidades

III) Testemunhas que não foram inquiridas, com o endereço onde possam ser encontradas: Todas as testemunhas que podiam contribuir para a análise do Fato da Navegação foram ouvidas regularmente.

5) SEQUÊNCIA DOS ACONTECIMENTOS:

DATA	HORA	EVENTO
22/08/2014	-	O Veleiro TUNANTE II suspendeu do Clube Náutico San Isidro em Buenos Aires, com destino ao Porto de La Paloma no Uruguai.
24/08/2014	22:50	O Veleiro TUNANTE II tem deferido seu despacho na Prefeitura do Porto de La Paloma no Uruguai, tendo como próximo Porto declarado, o de Rio Grande – RS.
26/08/2014	13:30	O SALVAMAR SUL recebeu ligação da Senhora Mirella, amiga dos tripulantes do Veleiro TUNANTE II, solicitando apoio ao referido Veleiro, o qual se encontrava a deriva na posição Lat. 32° 46'S Long. 049° 36'W, a aproximadamente 110 MN do Farol

DATA	HORA	EVENTO
		de Mostardas. Foi solicitado ao Navio brasileiro, RbAM TRITÃO, que demandasse viagem à posição referida.
26/08/2014	15:30	Após verificação das embarcações mais próximas da posição informada, foi solicitado pelo SALVAMAR SUL que o Navio Mercante SELJE demandasse ao local.
26/08/2014	22:50	O navio SELJE avistou o Veleiro TUNANTE II, porém, não conseguiu recolher os tripulantes devido as condições meteorológicas desfavoráveis.
27/08/2014	04:00	O navio SELJE informou que perdeu contato visual com o Veleiro.
27/08/2014	08:30	Foi solicitado ao SALVAERO CURITIBA que apoiasse nas buscas do Veleiro, sendo o apoio diurno iniciado por uma aeronave P95 e outra aeronave P3 noturnamente.
29/08/2014	09:30	A Corveta Argentina ROSALES incorporou nas buscas.
29/08/2014	19:25	Foram avistados pela aeronave P3 da FAB na Lat. 31° 20,83S Long. 044° 36,28W, 10 objetos de cores laranja, branca e amarela, sendo demandados os navios TRITÃO e ROSALES para recolhê-los. Os objetos foram recolhidos pelo RbAM TRITÃO.
30/08/2014	23:00	A Fragata brasileira RADEMAKER incorporou nas buscas.
01/09/2014	13:40	A Corveta Argentina GOMES ROCA incorporou nas buscas.
12/10/2014	15:30	O BP KOPESCA I encontrou uma balsa salva vidas danificada, com pertences dos tripulantes do Veleiro TUNANTE II, com indícios de ter sido habitada.
14/10/2014	14:00	O SALVAMAR SUL recebeu, via e-mail, a informação que o BP KOPESCA I encontrou a balsa salva vidas.
15/10/2014	15:00	O RbAM TRITÃO interceptou o BP KOPESCA I e recolheu a balsa danificada.
18/10/2014	06:50	A Fragata brasileira GREENHALGH incorporou nas buscas.
19/10/2014	08:30	A Corveta Argentina PARKER incorporou nas buscas.
07/12/2014	16:00	Encontrado mastro de madeira com bandeira argentina pelo Navio de Pesquisa da FURG Atlântico Sul, na posição Lat. 27° 08' 629" Long. 047° 09' 512", a aproximadamente 68 MN a leste de Santa Catarina. O mastro foi entregue para a CPRS assim que a embarcação atracou em Rio Grande, no dia dezoito de dezembro de dois mil e quatorze, o qual foi analisado e mostrou-se incompatível com as características do Veleiro TUNANTE II.

6) ANÁLISE DOS DADOS OBTIDOS:

a) Quanto ao material: Não foi possível periciar a embarcação, pois a mesma não foi localizada até a presente data.

b) Quanto ao pessoal: O comandante do veleiro TUNANTE II – Sr. ALEJANDRO ROQUE VERNERO - era habilitado para a função que exercia, conforme documento anexo aos Autos. Outros dois tripulantes – Srs. JORGE e MAURO – também possuíam habilitação, embora não fosse requisito para a navegação. Quanto ao Sr. HORACIO, não foi anexado aos autos seu documento de habilitação, inexistindo comprovação quanto ao mesmo o possuir ou não.

c) Quanto aos procedimentos: No dia 22/08/2014 o Veleiro TUNANTE II iniciou viagem do Clube Náutico San Isidro em Buenos Aires, com destino ao Porto de La Paloma no Uruguai. Após estadia no referido porto, o Veleiro com seus quatro tripulantes partiu rumo à cidade de Rio Grande – RS, no dia 24/08/2014. Durante a singradura, o Veleiro TUNANTE II enfrentou no dia 26/08/2014 uma tempestade com ventos fortes de até 41 nós de rajada, bem como ondas de 3,5 a 5,5 metros de altura, dados obtidos através do Boletim de Informações Ambientais nº 185/2014, do Centro de Hidrografia da Marinha, havendo registros de que os ventos alcançaram 45 nós e as ondas chegaram a 8 metros de altura.

No dia 26/08/2014, às 13:30 horas, o SALVAMAR SUL recebeu ligação da Senhora Mirella, amiga dos tripulantes do Veleiro TUNANTE II, solicitando apoio à referida embarcação, a qual se encontrava à deriva na posição Lat. 32° 46'S Long. 049° 36'W, há aproximadamente 110 MN do Farol de Mostardas. Foi solicitado ao Rebocador de alto-mar TRITÃO que demandasse viagem à posição referida. Por estar próximo da área informada, foi solicitado pelo SALVAMAR SUL que o Navio Mercante SELJE demandasse ao local. Por volta de 23 horas deste mesmo dia, o navio SELJE avistou o Veleiro TUNANTE II, porém, não conseguiu se aproximar deste e resgatar os tripulantes devido às condições meteorológicas bastante desfavoráveis, que o impediam de guinar o navio e circundar o veleiro, sob pena de emborcar o navio mercante, haja vista que enfrentavam fortes ondas e ventos. Segundo relatos dos tripulantes do NM SELJE, o vento alcançou cerca de 45 nós e as ondas chegaram a 8 metros de altura. Por volta de 04:00 da manhã do dia seguinte o navio SELJE perdeu contato visual com o Veleiro. No dia 29/08/2014 foram avistados pela aeronave P-3 da Força Aérea Brasileira na Lat. 31° 20,83S Long. 044° 36,28W, 10 objetos de cores laranja, branca e amarela, sendo demandados os navios TRITÃO e ROSALES para recolhê-los. Os objetos foram recolhidos pelo Rebocador TRITÃO e encaminhados

posteriormente para avaliação. Após dias sem obter novas informações, em 12 de outubro de 2014 o Barco de Pesca KOPESCA I encontrou uma balsa salva vidas bastante danificada, com pertences dos tripulantes do Veleiro TUNANTE II, a qual estava parcialmente submersa, tendo sido trazida à superfície por uma tartaruga marinha, que se enrolou nas cordas da balsa. Em 16 de outubro de 2014 o RbAM TRITÃO recolheu tais pertences que foram transportados até a CPRS.

No dia 24 de novembro de 2014 os objetos encontrados até então, cuja perícia se mostrava mais complexa, consistentes em materiais de salvatagem marítima e pertences pessoais, foram direcionados para perícia técnica nas UNIDADES TÉCNICO-CIENTÍFICA DA DELEGACIA DE POLÍCIA FEDERAL EM PELOTAS E PORTO ALEGRE – RS, que efetuaram perícias específicas, respondendo aos quesitos constantes no Ofício nº 01-58/2014-CPRS-MB, incluso nos autos, inferindo respostas inconclusivas, ao menos até o momento.

Por fim, no dia 07 de dezembro de 2014 foi encontrado um mastro de madeira com bandeira argentina pelo Navio de Pesquisa da FURG Atlântico Sul, na posição Lat. 27° 08' 629" Long. 047° 09' 512", há aproximadamente 68 MN a leste de Santa Catarina. O mastro foi entregue para a CPRS assim que a embarcação atracou em Rio Grande, no dia dezoito de dezembro de dois mil e quatorze, o qual foi analisado e mostrou-se incompatível com as características do Veleiro TUNANTE II.

I. Pertinente ao material:

CONSTATAÇÃO	ENQUADRAMENTO
Não foi constatada infração quanto ao material.	XXXXXXXXXX

II. Pertinente ao pessoal:

CONSTATAÇÃO	ENQUADRAMENTO
Não foi constatada infração quanto ao pessoal	XXXXXXXXXX

III. Pertinente a operação/cinemática:

CONSTATAÇÃO	ENQUADRAMENTO
Não foi constatada infração quanto a operação/cinemática.	XXXXXXXXXX

7) CONCLUSÃO:

De tudo quanto contêm os presentes autos, conclui-se:

I) Fatores que contribuíram para o acidente:

(a) Fator Humano – Não há evidências do ponto de vista bio-psicológico que determinem que este fator tenha contribuído para a ocorrência do fato.

(b) Fator Material – Não há evidências do ponto de vista Material que determinem que este fator tenha contribuído para a ocorrência do fato.

(c) Fator Operacional – Não há evidências do ponto de vista Operacional que determinem que este fator tenha contribuído para a ocorrência do fato.


II) Que, em consequência do desaparecimento do veleiro de bandeira Argentina TUNANTE II, não foram localizados os seus quatro tripulantes, sendo localizada tão somente a balsa salva-vidas pertencente ao veleiro, cerca de 47 dias após o fato da navegação, havendo em seu interior documento e objetos pessoais de tripulantes da embarcação.

Cabe ressaltar que, por ocasião das buscas, foram empregados ao todo sete navios: um mercante de bandeira estrangeira (SELJE), um rebocador de alto-mar da Marinha do Brasil (TRITÃO), as Fragatas brasileiras RADEMAKER e GREENHALGH, bem como as Corvetas da Marinha Argentina ROSALES, GOMEZ ROCA e PARKER. Ao todo, as embarcações da Marinha Brasileira navegaram, ao todo, 5.955,5 milhas náuticas, por ocasião das tentativas de localização do veleiro e seus tripulantes, lamentavelmente sem êxito. Também foram empenhadas na operação SAR cinco aeronaves, das quais três pertencentes à Força Aérea Brasileira (P-95, P-3 e SC-105) e duas de Bandeira Argentina (P-3 e C-130), consoante Relatório SAR SS-019, do SALVAMARSUL.

III) Não há responsável a apontar pelo fato em tela, haja vista não haver indícios de ter sido provocado deliberadamente ou ser fruto de falha humana (seja imperícia, negligência ou imprudência), concluindo-se, portanto, que a causa determinante do fato da navegação foi Fortuna do Mar.

Sejam os presentes autos conclusos ao Sr. Capitão dos Portos, para os fins de direito.

Em 15 de junho de 2015.



MELANIE BASTOS RAMIS
1º TEN (RM2-T) 12.0449.89
Encarregada do Inquérito

