

RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO DAS INVESTIGAÇÕES

Atualizado em 05/09/17 às 17h32

Quanto ao acidente marítimo, envolvendo a embarcação aquaviária Cavalos Marinho I, de propriedade da CL Empreendimentos Ltda, no último dia 24 de agosto de 2017, às 06:30, nas imediações de Mar Grande, Município de Vera Cruz- BA, em trânsito para o terminal Salvador, assim segue:

01. Até o prezado momento deste relatório, já foram contabilizados 19 mortos e uma adolescente desaparecida. As buscas continuam sendo realizadas pela Marinha do Brasil, Corpo de Bombeiros e Grupamento Marítimo (Gmar), na Baía de Todos os Santos;
02. Relatos apontam que a Embarcação Cavalos Marinho I virou 10 minutos após sair do Terminal Náutico de Vera Cruz. Moradores ajudaram a resgatar passageiros que estavam se afogando, com barcos de pesca;
03. Relatos apontam que os passageiros tiveram dificuldade para conseguir usar os coletes salva-vidas que tinham na embarcação porque eles estariam amarrados. Os sobreviventes também relataram que o resgate chegou apenas duas horas após o acidente;
04. Relatos de sobreviventes contam que no momento do acidente tinha começado a chover e os passageiros foram para o mesmo lado da embarcação. Em seguida, a lancha teria virado;
05. A Associação dos Transportadores Marítimos da Bahia – Astramab admitiu que não tem controle sobre o embarque dos passageiros nas lanchas que fazem a travessia Salvador-Mar Grande. Segundo o presidente da Associação dos Transportadores Marítimos da Bahia (Astramab), Jacinto Chagas, o único controle é feito pelos tíquetes que são entregues aos passageiros;
06. A lancha Cavalos Marinho I passou por 32 inspeções navais. A última, feita nos equipamentos, foi realizada no dia 20, quatro dias antes da tragédia. A próxima vistoria estava marcada para acontecer entre 15 de outubro de 2017 e 13 de abril de 2018, segundo o Certificado de Segurança de Navegação;

07. Em abril de 2019 estava prevista a vistoria intermediária de equipamentos. O documento, assinado pela Capitania dos Portos, atesta que “a embarcação cumpre os requisitos de acessibilidade para o transporte coletivo aquaviário de passageiros. Que as vistorias evidenciaram que seu estado é satisfatório e que cumpre com as prescrições indicadas”. Este certificado é válido até 13 de janeiro de 2020;
08. A Cavalinho I tem 44 anos, quem atesta a capacidade de navegar é o engenheiro naval, que faz planos técnicos que atestam a capacidade de ela navegar. O engenheiro é contratado pela empresa para fazer uma nota de responsabilidade técnica, que é registrada no Crea;
09. Duas investigações estão em curso, uma comandada pela Marinha e outra pela Polícia Civil para apurar o acidente. Responsável pelo inquérito criminal, a Polícia Civil deve concluir suas investigações em até 90 dias - prazo inicial de 60 dias, prorrogáveis por mais 30. O dono da CL Transporte Marítimo, empresa proprietária da lancha, já prestou depoimento aos investigadores. Segundo a Secretaria da Segurança Pública (SSP), a polícia já ouviu 101 pessoas envolvidas no acidente;
10. A Capitania dos Portos da Bahia (CPBA), responsável pela investigação administrativa, também instaurou um inquérito para verificar as causas, circunstâncias e responsabilidades pelo acidente. Ao longo do procedimento, serão realizadas perícias e ouvidas testemunhas, tripulantes, proprietários e passageiros da embarcação. Uma dessas perícias já foi feita na embarcação. A coleta de informações e análises foram realizadas junto com os peritos da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que vieram do Rio de Janeiro;
11. O titular da 24ª Delegacia (Vera Cruz), delegado Ricardo Amorim é responsável pela investigação;
12. No dia 29 de agosto de 2017, o Ministério Público do Estado da Bahia, por intermédio da quinta promotoria de Justiça do Consumidor, pediu que a Justiça suspendesse, temporariamente, o serviço de transporte marítimo de passageiros entre os municípios de Salvador e Vera Cruz, na Ilha de Itaparica, realizado pelas empresas CL Empreendimentos Ltda. e Vera Cruz Ltda. A suspensão foi solicitada em caráter de urgência de maneira complementar à ação civil pública de 2014, no qual o MP já alertava sobre as condições de precariedade do transporte. O pedido foi realizado pela promotora de Justiça Joseane Suzart;

13. No dia 01 de setembro de 2017, o Tribunal de Justiça da Bahia (TJBA) negou o pedido de suspensão temporária do serviço de travessia de passageiros entre Salvador e Mar Grande. Na decisão, o juiz substituto de 2º grau Adriano Augusto Borges, da 8ª Vara da Fazenda Pública de Salvador, considerou grave a possibilidade de paralisação total do serviço para a população;
14. No dia 01 de setembro de 2017, Comissão Especial Temporária de Defesa dos Direitos dos Consumidores da Câmara Municipal de Salvador solicitou a presença de órgãos públicos e realização de uma vistoria conjunta em embarcações da travessia Mar Grande-Salvador. Participaram da ação de fiscalização: A Diretoria de Ações de Proteção e Defesa do Consumidor (DPC-Codecon) da Secretaria Municipal de ordem Pública de Salvador, a Rede de Consumo Seguro e Saúde-Ba, o Corpo de Bombeiros, a Marinha Mercante, Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, por meio de fiscais da Coordenação de Vigilância Sanitária de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados da Bahia;
15. Na referente vistoria conjunta, a DPC-Codecon autuou duas embarcações por descumprimento aos artigos 6º e 31º do Código de Defesa do Consumidor (Lei Federal 8078/90) por não oferecerem informações de forma satisfatória aos passageiros, representando um risco a sua saúde e segurança. O órgão também apontou que: durante a fiscalização, do embarque até o desembarque, em nenhum momento foi efetuada demonstração de como utilizar o colete salva-vidas. Em apenas uma das embarcações possuía um aviso explicativo, com medição de 20cmx30cm, tamanho insuficiente para visualização dos 145 passageiros possíveis na embarcação; Na região central da embarcação havia 116 lugares para assento dos passageiros e no gradio, na parte superior, constavam 80 unidades de coletes; Na região dianteira da embarcação havia 17 assentos, sendo que em uma situação de emergência, o local mais próximo para alcançar os coletes era em um gradio com ferrolho metálico contendo 40 coletes salva-vidas; Em uma das embarcações não havia sinalização onde se localizavam os coletes infantis (pessoa com igual ou inferior massa de 35kg); As crianças presentes na embarcação, durante a travessia, não portavam de coletes salva-vidas; As etiquetas com informações presentes nos coletes salva-vidas estavam desgastadas dificultando o entendimento das instruções; Não havia placas informativas sobre proibição de fumo conforme legislação municipal (Lei 7651/09 e Decreto 19.810/09).

Por GUSTAVO FIGUEIREDO MERCÊS – Coordenação da Rede Consumo Seguro e Saúde - Bahia