

N/M "REPUBBLICA DEL BRASILE". Embarque de clandestino a bordo de navio estrangeiro, em porto estrangeiro, encontrado durante viagem com destino ao porto nacional de Salvador, BA, onde foi encaminhado às autoridades locais para as providências cabíveis. Sem registros de danos ao navio, acidentes pessoais ou poluição ao meio ambiente hídrico. Falha no controle, na vigilância e na inspeção pela tripulação do navio para evitar a entrada e a permanência de pessoas estranhas a bordo. Negligência. Condenação.

Vistos, relatados, discutidos os presentes Autos.

Consta dos autos que às 08h, do dia 20 de setembro de 2009, o N/M "REPUBBLICA DEL BRASILE", do tipo roll on roll off, bandeira italiana, de 51.925 AB, medindo 208,70 metros de comprimento e 30,40 metros de boca, propriedade de Grimaldi Compagnia Di Navigazione SPA (Nápoles) deixou o porto de Freetown, Serra Leoa, com destino ao porto do Rio de Janeiro, Brasil, com escala no porto de Salvador, BA, quando durante o percurso foi constatada por um dos seus tripulantes, a presença de um clandestino no compartimento de espias do mercante.

Dos depoimentos e documentos acostados, extrai-se que, antes de o navio suspender do porto de Freetown a tripulação, dividida em equipes, procedeu às inspeções de busca por clandestinos, nada de anormal sendo encontrado a bordo.

No dia 21, pela manhã, o marinheiro Catalin Grigoras assumiu normalmente seu serviço na proa do navio e, ao adentrar o compartimento das espias, ouviu a voz de alguém pedindo água, deparando-se então com um clandestino que se havia escondido sobre o duto de ar do compartimento.

Levado à presença do Comandante do navio, o clandestino, que não portava documentos pessoais e não trazia qualquer objeto consigo, identificou-se como sendo Aly Badara Bangoura, nascido em Conakry, Guiné-Bissau, em 15 de janeiro de 1989.

Consta ainda que, o clandestino tinha a intenção de ir para a Europa, tentar a sorte como jogador de futebol. Apesar de se encontrar sujo e faminto, o clandestino estava em boas condições de saúde, sendo-lhe dispensado tratamento humanitário a bordo. Recebeu dos de bordo alimentação e roupas limpas, sendo-lhe destinada uma cabine com banheiro, onde o clandestino pode fazer sua higiene e descansar, permanecendo sob vigilância, contudo, com permissão para tomar, diariamente, banho de sol até a chegada do navio ao porto de Salvador, BA.

=====

Consta que o clandestino ingressou a bordo do mercante por volta das 02h do dia 19 de setembro de 2009, através da buzina de boreste, subindo por uma das espias de proa, estando o navio atracado ao porto de Conakry. Após ter acesso ao navio, escondeu-se no compartimento das espias, ali permanecendo até ser encontrado pelo marinheiro, a quem pediu água. Não teve ajuda dos de bordo e nem, ao que parece, dos trabalhadores do porto.

Em seu depoimento, às fls. 14/15, o comandante do N/M "REPUBBLICA DEL BRASILE", Francesco Vultaggio declara que o Clandestino entrou a bordo no porto de Conakry pelo cabo da proa, colocando-se dentro da buzina de boreste, provavelmente após perceber que não tinha ninguém vigiando a bordo. Pulou para o convés e entrou no compartimento dos cabos de proa. Que, a bordo do navio fica um Tripulante de serviço de quarto guarnecendo a proa; Que, o Marinheiro que estava de serviço vigiando a proa deve ter-se ausentado de seu posto por algum motivo e que, o clandestino, então, se aproveitou de sua ausência para ter acesso ao navio, admitindo que houve falha na vigilância do navio. O Clandestino estava sem documento e foi inspecionado pelo pessoal do navio; que, o Clandestino estava em boas condições de saúde, inclusive o mesmo foi inspecionado pela ANVISA, e foi diagnosticado como muito bem de saúde. Que, o Clandestino foi liberado a bordo para tomar banho de sol; Que, no porto de Conakry é estabelecido o nível de segurança I do ISPS-Code.

Catalin Grigoras, às fls. 19, relata os fatos como acima descrito.

Os peritos, em laudo acompanhado de CD com fotos, (fls. 5/9) concluíram que os fatores humano, material ou operacional não contribuíram para o fato, atribuindo como causa determinante do mesmo "a falha na vigilância do N/M "REPUBBLICA DEL BRASILE", uma vez que havia o serviço de vigilância na proa. Entretanto, ressaltando ter verificado que não houve participação direta da tripulação do navio.

O Encarregado do Inquérito, em relatório de fls. 75/82, após descrever as diligências realizadas, características do navio, analisar e transcrever resultado da perícia, depoimentos, sequência e consequências do evento, apontou o fator operacional como contribuinte para o fato, pois foi constatado que houve falha da vigilância do navio, na proa, que era guarnecida, por um tripulante que, porém, não impediu que o clandestino adentrasse a bordo, por meios escusos, através da buzina de BE.

Encerrou o Inquérito apontando como possível responsável indireto, o comandante do navio, o Sr. Francesco Vultaggio, considerando que houve falha na vigilância na proa do navio, uma vez que havia serviço de quarto naquele local.

Notificação formalizada (fl. 86) através da Agenciadora do navio, sem que o indiciado oferecesse defesa prévia.

=====

Juntados aos autos do inquérito documentos do navio e demais documentos de praxe.

A Procuradoria Especial da Marinha - PEM, em promoção de fls. 92/95, representou contra Francesco Vultaggio, na condição de comandante do N/M "REPUBBLICA DEL BRASILE", tendo o navio como Agente Oceanus Agência Marítima S/A., por entendê-lo responsável pelo fato da navegação capitulado no art. 15, letra "e" (todos os fatos...), da Lei nº 2.180/54, caracterizado como embarque de clandestino em navio estrangeiro, em porto estrangeiro, em vias de suspender com destino a porto nacional, ocorrido em 19 de setembro de 2009, a bordo do N/M "REPUBBLICA DEL BRASILE", em viagem do porto de Freetown, Serra Leoa, Guiné-Bissau para o porto do Rio de Janeiro, com escala em Salvador, por concluir ter restado provado que houve de fato falha na vigilância do navio, como admite o próprio Comandante, ora Representado. Muito provavelmente o clandestino percebeu que na proa não havia vigilância e então saltou para bordo do navio e se escondeu no compartimento das espias de proa da embarcação.

O Representado foi negligente no exercício de suas funções a bordo, eis que houve comprovada falha na segurança, vigilância e inspeção no navio, durante a sua estadia e antes de suspender do porto de Freetown, tendo em vista a execução ineficaz dos procedimentos recomendados pela IMO no item 7.2 do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS-Code).

É sabido que, com certa frequência, ocorrem entradas de clandestinos a bordo dos navios mercantes atracados ou fundeados em portos africanos, razão pela qual medidas mais eficazes na inspeção geral do navio, principalmente antes de zarparem, devem ser tomadas pelos Comandantes das embarcações.

Por estas razões, requer a PEM a procedência da presente representação com a condenação do ora Representado nas penas da Lei nº 2.180/54, com as alterações nela introduzidas pela Lei nº 8.969/94 e custas processuais.

Finalmente observa, por dever de ofício, que em favor do Representado, principal de bordo, corrobora a atenuante de pena do art. 139, inciso IV, alínea "d", por ter o mesmo confessado, espontaneamente, a autoria do fato ao admitir que houve falha na vigilância do navio.

Recebida a Representação (fl. 99), citado por Edital (fl. 101), o Representado que não consta do Rol de Culpados deste Tribunal (fl. 132), foi defendido por T. Advogado constituído (fl. 117), que em defesa às fls. 113 a 116, refuta a tese acusatória, alegando (...). Pesa contra o Comandante e ora Representado a acusação de que ele teria agido com negligência no exercício de sua função, por alegada falha na segurança,

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 24.776/2010.....)

=====

vigilância e inspeção do navio em questão, em conformidade com os procedimentos recomendados pela IMO no item 7.2 do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS-Code), para coibir o ingresso de clandestinos.

Com a devida *vênia*, não procede a acusação contida na Representação formulada pela Doutra Procuradoria Especial da Marinha, conforme se verá adiante.

Como é do conhecimento desses nobres julgadores, a responsabilidade administrativa e penal somente poderá recair sobre aquele que praticou a conduta atípica, de modo que não é possível estender ao Comandante a responsabilidade por qualquer ato praticado a bordo, pelo simples fato de ele ser a figura máxima na hierarquia do navio.

Por essa razão, é que a autoridade marítima definiu as responsabilidades de cada membro da tripulação, devendo, conseqüentemente, cada um responder por seus atos cometidos a bordo (NORMAM-13/DPC).

Com isso em mente, não há que se falar em conduta negligente por parte deste Representado com relação ao cumprimento das normas e procedimentos previstos no ISPS-Code, para evitar o ingresso de clandestino a bordo.

Segundo se infere no depoimento de folhas 14, durante a estadia do navio "REPUBLICA DEL BRASILE" no porto de Freetown e antes de suspender para o porto de destino, o Representado ordenou que sua tripulação fizesse uma rigorosa inspeção para detectar a eventual presença de clandestino em conformidade com os procedimentos recomendados pelo já citado ISPS-Code.

A tripulação do navio foi dividida em grupos para fazer uma busca nas áreas do navio propícias ao esconderijo de eventuais clandestinos. Ao término da inspeção, o Representado foi informado que nada de anormal foi percebido a bordo, de modo que não havia qualquer impedimento para a saída do navio.

Todavia, no dia seguinte à partida do navio do porto de Freetown, ao entrar de serviço o marinheiro Catalin Grigoras encontrou um clandestino escondido sobre o duto de ar do compartimento das espias na proa, que lhe pediu água;

Imediatamente, o Representado foi avisado da presença do Clandestino a bordo, pelo que adotou todas "as medidas humanitárias necessárias para a manutenção do mesmo até a chegada ao primeiro porto brasileiro (Salvador), onde foi desembarcado para fins de repatriação".

O Clandestino informou que ingressou no navio através da espia de proa, vindo a se alojar na buzina do ferro de boreste e posteriormente se escondeu no compartimento das espias do navio até ser localizado pelo marinheiro.

Os peritos que confeccionaram o laudo de exame pericial são categóricos em afirmar que houve falha do Tripulante que estava de serviço na proa, que não estava no

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 24.776/2010.....)

=====

posto determinado pelo Representado quando do ingresso do Clandestino a bordo, pois não percebeu a sua presença.

O Oficial Encarregado do Inquérito corroborando as conclusões do Laudo Pericial, concluiu que houve falha na segurança, inspeção e vigilância do navio, mas não diretamente deste Representado.

A Procuradoria Especial da Marinha procura estender a responsabilidade que é exclusiva do Tripulante que estava de serviço na proa ao Comandante pelo simples alcance do resultado do fato da navegação, isto é, o ingresso do Clandestino a bordo.

Todavia, o Representado não pode ser responsabilizado pela conduta atípica praticada pelo Tripulante de serviço que desobedeceu as suas ordens e desguarneceu o posto na proa, permitindo o ingresso do Clandestino a bordo.

Com efeito, a Procuradoria Especial da Marinha - PEM deveria ter formulado sua representação contra aquele Tripulante que estava de serviço na proa do navio.

Os autos demonstram que o Representado agiu estritamente conforme era esperado, ou seja, determinando uma rigorosa inspeção antes de suspender do porto de Freetown com destino ao porto do Rio de Janeiro, como é recomendado pelo ISPS-Code.

Conforme já mencionado acima, a responsabilidade administrativa e penal é personalíssima, não podendo ser estendida a outrem. As provas constantes dos autos apontam uma eventual responsabilidade ao marinheiro que estava na proa. Não houve qualquer conduta do Comandante seja atípica ou que violasse as leis e normas em vigor. Muito pelo contrário, este Representado seguiu estritamente os ditames legais e normativos.

Antevendo essa situação, o legislador estabeleceu corretamente que cabe a esse egrégio Tribunal Marítimo, quando do julgamento dos processos, apurar as falhas individuais cometidas a bordo.

Art. 17 - Na apuração da responsabilidade por fatos e acidentes da navegação, cabe ao Tribunal Marítimo investigar:

a) se o capitão, o práctico, o oficial de quarto, outros membros da tripulação ou quaisquer outras pessoas foram os causadores por dolo ou culpa;

Se houve falha na segurança, inspeção e vigilância do navio "REPUBBLICA DEL BRASILE", como alega a ilustre representante da Procuradoria Especial da Marinha, o responsável por tal falha não foi o Comandante, que cumpriu estritamente os preceitos do ISPS-Code.

Portanto, e com devida *vênia*, os argumentos que integram a Representação não devem prosperar, por um simples motivo: a alegada negligência do Representado não restou comprovada nos autos. Ao contrário de tudo quanto foi apurado no inquérito,

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 24.776/2010.....)

=====
verifica-se que o fato da navegação em exame teria decorrido da conduta antijurídica do marinheiro de serviço que estava na proa quando da entrada do clandestino a bordo.

Diante do exposto, é lícito afirmar que nenhuma responsabilidade pode ser atribuída a este Representado, pelo que se requer seja a representação julgada improcedente.

Protesta, por fim, pela produção de prova oral, documental ou pericial, que porventura se mostre necessário para a cabal comprovação dos argumentos suscitados nesta defesa (...).

Aberta a instrução, nenhuma nova prova foi produzida.

Em Alegações finais as partes ratificam os termos de suas iniciais de fls. e fls.

Isto posto, decide-se.

De tudo o que consta nos presentes autos, conclui-se que a natureza e extensão do fato da navegação sob análise, tipificado no art. 15, alínea "e", da Lei nº 2.180/54, ficaram caracterizadas como embarque de clandestino a bordo de navio estrangeiro, em porto estrangeiro, encontrado durante viagem com destino a porto nacional do Rio de Janeiro com escala no porto de Salvador, BA, onde desembarcou e foi entregue à Polícia Federal para as providências cabíveis.

A causa determinante foi a falha nos procedimentos de controle, vigilância e inspeção pela tripulação do navio para evitar a entrada e a permanência de pessoas estranhas a bordo.

Tal assertiva está respaldada nas provas constantes dos autos, notadamente nas declarações do próprio ora representado, o CLC Francesco Vultaggio (fls. 14/15) acima transcritas, quando declara que "O Clandestino" entrou a bordo no porto Conackry, República de Guiné-Bissau, pelo cabo da proa, colocando-se dentro da buzina de boreste provavelmente entrando a bordo, após perceber que não tinha ninguém vigiando a bordo; que a bordo do navio fica um Tripulante de serviço de quarto guarnecendo a proa, e que este Tripulante "deve ter se ausentando de seu posto por algum motivo" aproveitando-se o Clandestino de sua ausência para ter acesso ao navio, admitindo que houve falha na vigilância do navio.

Neste sentido, concluiu o Encarregado do inquérito, em seu relatório (fls. 75 a 82), em uniformidade de entendimento com os Peritos (cf. Laudo Pericial às fls. 05 a 09), ao atribuir a causa determinante da presença do Clandestino a bordo foi a desatenção do pessoal de serviço no porto de Freetown, ressaltando que o clandestino não representou risco para a segurança da embarcação, das vidas e fazendas de bordo, contudo, deixando de apontar possíveis responsáveis.

Ademais, a Jurisprudência deste Tribunal Marítimo é pacífica no sentido de

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 24.776/2010.....)

=====

que o fato de se fazer anotações no Diário de Navegação e preencher o Termo de Busca de Clandestinos, não têm o condão de afastar a responsabilidade do navio em relação ao embarque de clandestinos a bordo; Tais anotações e preenchimentos devem ser resultados de uma inspeção criteriosa, devendo ser executada com eficiência e seu objetivo de evitar a entrada e a permanência de pessoas estranhas a bordo deve ser perseguido em todos os momentos em que o navio permanece atracado ou fundeado, ocasião em que se encontra vulnerável a estas práticas.

Entende ainda esta Corte Marítima que, "A presença a bordo de clandestinos ou de qualquer pessoa não autorizada, de qualquer nacionalidade, pela conduta, por condições sanitárias, ou por outra razão, expõe a risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo, ou a segurança da navegação, se enquadrando no art. 15, alínea "e" (todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo), da Lei nº 2.180/54".

Assim, considerando as provas constantes dos autos, não destruídas pela defesa, a demonstrar, como bem sustenta o Órgão Acusador, que houve a falha na vigilância, quando o marinheiro de serviço de quarto deixou o seu posto de vigilância, ocasião em que o clandestino aproveitando-se ingressou no navio através da espia de proa, vindo a se alojar na buzina do ferro de boreste e posteriormente se escondeu no compartimento das espias do navio até ser localizado pelo marinheiro Catalin Grigoras (fl. 19), um dia após a saída do navio do porto de Freetown, Serra Leoa.

Considerando, ter restado demonstrada a falha no controle de entrada e saída de pessoas de bordo, além da falha na vigilância, na inspeção e buscas de praxe pela tripulação, durante as quais não se encontrou qualquer pessoa estranha à tripulação escondida a bordo, mas no dia seguinte sendo encontrado um Clandestino escondido no compartimento das espias do mercante "REPUBLICA DEL BRASILE".

Considerando ainda, a Jurisprudência deste Tribunal Marítimo neste sentido.

Portanto, não merecendo acolhida a argumentação contida na defesa do Representado (fls. 113 a 116) de que "não há que se falar em conduta negligente por parte deste Representado com relação ao cumprimento das normas e procedimentos previstos no ISPS-Code, para evitar o ingresso de clandestino a bordo".

Não merece também acolhida os argumentos da defesa quando procura atribuir a responsabilidade ao Marinheiro de Serviço na proa designado para fazer a vigilância durante o período em que o navio se encontrava atracado, sem trazer, no entanto, outras provas a destruir aquelas que dão sustentação a tese acusatória.

Ademais, quisesse o Representado, amparado no artigo 41, II, § 1º, (b), da Lei Orgânica deste Tribunal, poderia ter oferecido representação de parte contra àquele a

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 24.776/2010.....)

=====

quem quer atribuir à responsabilidade, trazendo-o ao polo passivo, quando então teria o mesmo a oportunidade de exercer o seu direito do contraditório e da ampla defesa, por conseguinte, deixamos de fazer qualquer juízo de valor sobre as acusações que quer imputar o ora Representado e alegada responsabilização contra o marinheiro que sequer foi identificado nos autos.

Deste modo, comprovada a falha no controle, na vigilância e na inspeção pela tripulação do navio para evitar a entrada e a permanência de pessoas estranhas a bordo, ficando caracterizada a negligência do comandante do N/M "REPUBBLICA DEL BRASILE", o CLC Francesco Vultaggio para com as suas funções a bordo, tendo em vista a execução ineficaz dos procedimentos previstos no Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS-Code), acolhemos na íntegra os termos da promoção da D. Procuradoria Especial da Marinha fls. 92 a 95; julgando o fato da navegação em pauta como decorrente de negligência, condenando o então comandante do N/M "REPUBBLICA DEL BRASILE", o CLC Francesco Vultaggio.

Na aplicação da pena deve-se considerar as atenuantes previstas nos artigos 127 e 139, IV, (d), ambos da Lei Orgânica deste Tribunal.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por maioria, nos termos do voto da Exma. Sra. Juíza-Relatora: a) quanto à natureza e extensão do fato da navegação: embarque de clandestino a bordo de navio estrangeiro, em porto estrangeiro, encontrado durante viagem com destino ao porto nacional de Salvador, BA, onde foi encaminhado às autoridades locais para as providências cabíveis. Sem registro de danos ao navio, acidentes pessoais ou poluição ao meio ambiente hídrico; b) quanto à causa determinante: falha nos procedimentos de controle, vigilância e inspeção pela tripulação do navio para evitar a entrada e a permanência de pessoas estranhas a bordo; e c) decisão: julgar procedente a representação da D. Procuradoria Especial da Marinha, em sua promoção de fls. 92 a 95, considerando o fato da navegação, previsto no art. 15, alínea "e", da Lei nº 2.180/54, como consequência da conduta negligente do CLC Francesco Vultaggio, na condição de comandante do N/M "REPUBBLICA DEL BRASILE", condenando-o à pena de multa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), prevista no artigo 121, inciso VII, c/c os artigos 127 e 139, inciso IV, alínea "d", da Lei nº 2.180/54, com redação dada pela Lei nº 8.969/94, acrescida de custas processuais. A Exma. Sra. Juíza-Relatora foi acompanhada pelos Exmos. Srs. Juízes Marcelo David Gonçalves, Fernando Alves Ladeiras, Sérgio Bezerra de Matos e Nelson Cavalcante e Silva Filho. O Exmo. Sr. Juiz-Revisor votou exculpando do Representado acolhendo a tese da defesa, no que foi vencido.

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 24.776/2010.....)

=====

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

Rio de Janeiro, RJ, em 02 de julho de 2013.

MARIA CRISTINA DE OLIVEIRA PADILHA
Juíza-Relatora

Cumpra-se o Acórdão:

Aos 11 de outubro de 2013.

LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente
DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária
AUTENTICADO DIGITALMENTE