

N/M “GRANDE BUENOS AIRES”. Clandestino. Falhas nos procedimentos de controle de entrada e saída de pessoas a bordo e de vistorias para detectar a presença de clandestinos. Imprudência e negligência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Trata-se de analisar o fato da navegação caracterizado pelo embarque de um clandestino, Peter Tompson, liberiano, de 16 anos de idade, a bordo do N/M “GRANDE BUENOS AIRES”, bandeira italiana, prefixo IBNA, nº IMO 9253210, tipo “roll-on-roll-off”, de 214m de comprimento, 56.738 AB, de propriedade de Grimald Compagnia Di Navegazione, sob o comando de Carlo Granara, italiano, embarcado no porto de Dakar, no Senegal, encontrado em viagem de Freetown, Serra Leoa, para Suape, PE, sem danos materiais, sem vítima e sem registro de poluição ao meio ambiente.

No Inquérito instaurado pela Capitania dos Portos de Pernambuco foram ouvidas quatro testemunhas e um informante (o clandestino) e anexados aos Autos os documentos de praxe.

Na fl. 2 consta a comunicação à ANVISA – Vigilância Sanitária de Pernambuco, ao Ministério da Agricultura, à Polícia Federal e à Capitania dos Portos de Pernambuco, em 1º de março de 2010, da Windrose, na qualidade de agente do navio “GRANDE BUENOS AIRES”, que, em viagem, do porto de Freetown para Suape, foi encontrado um clandestino, Peter Tomson, natural da Libéria; na fl. 3 consta o Termo de Declaração do Comandante do N/M “GRANDE BUENOS AIRES”, na Delegacia de Imigração, do Departamento de Polícia Federal, Superintendência Regional em Pernambuco, reportando o fato em tela; na fl. 78 consta a lista de tripulantes, sendo o Comandante italiano, o Imediato búlgaro e os demais tripulantes 19 indianos e 8 italianos; na fl.79 consta a lista de 8 passageiros e na fl. 80 consta a lista com um clandestino, Peter Tomson, liberiano, com 16 anos de idade a época do fato.

No Laudo de Exame Pericial, fls. 8 a 11, com fotografias do navio fls. 12 a 15, com o local de acesso e onde o clandestino permaneceu escondido a bordo, por cerca de cinco dias, na balsa salva-vidas de bombordo, consta que a embarcação se encontrava em bom estado de conservação; o clandestino embarcou pela rampa de acesso lançada sobre o cais, demonstrando não haver rigorosa fiscalização, alvo fácil para a ação furtiva de elementos estranhos à tripulação e se escondeu na balsa salva-vidas de bombordo, uma vez que havia embalagens do kit básico de sobrevivência rasgadas e produtos consumidos.

Os Peritos consideraram que o fator operacional contribuiu pela negligência na

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 25.346/2010.....)

vigilância no acesso ao navio, assim como nas buscas a clandestinos, concluindo que estas foram as causas determinantes do fato em pauta.

No Relatório, fls. 119 a 125, depois de resumir os depoimentos e o Laudo de Exame Pericial, o Encarregado do IAFN em uniformidade de entendimento com os Peritos considerou que o fator operacional contribuiu e apontou o Comandante do N/M “GRANDE BUENOS AIRES”, Carlo Granara, e seu Imediato, Dimitrov Kolev Deyan, como possíveis responsáveis pelo fato da navegação em pauta.

A Douta Procuradoria, fls. 135 e 136, concordando, em parte, com o Encarregado do IAFN, depois de resumir os principais fatos apurados nos autos, representou, apenas, em face de Carlo Granara, Comandante do N/M “GRANDE BUENOS AIRES”, com fulcro no art. 15, letra “e”, da Lei nº 2.180/54, fundamentando.

Citado por Edital, o Representado que não consta do rol de antecedentes neste E. Tribunal foi defendido pela D. Defensoria Pública da União, fls. 149 a 152, que alegou, em síntese, que o Laudo Pericial se baseia em suposições e não em provas contundentes, não apontando os procedimentos previstos no ISPS Code que não foram realizados e qual foi, realmente, a falha na segurança do navio.

Alegou o ânimo do clandestino em buscar alternativa de vida em outro país, nem sabendo o destino do navio e, com essa intenção, esperaria o tempo necessário por uma desatenção do responsável pela segurança, para, assim, adentrar de forma tranquila e certa de que não seria avistado.

Alegou não ter restado provado o nexo de causalidade entre o fato de o clandestino ter entrado a bordo e a suposta negligência do Representado, bem como a evidente falta de subsunção por parte da autora, quando não suscita o artigo legal pertinente dessa responsabilização e que o próprio Relatório assevera ser imputado à astúcia do clandestino.

Ante o exposto, requereu a absolvição do Representado, isentando-o de qualquer responsabilidade, pelo que alegou ser medida de Direito e Justiça, face a alegada inexistência de nexo de causalidade entre a conduta do clandestino e a suposta negligência do Representado, bem como pela falta de imputação da PEM.

Aberta a Instrução, nenhuma prova adicional foi produzida e em Alegações Finais a D. Procuradoria e a D. Defensoria ratificaram suas peças anteriores.

Decide-se.

De tudo o que consta dos presentes Autos, temos que a Douta Procuradoria representou em face de Carlo Granara, Comandante do N/M “GRANDE BUENOS AIRES”, com fulcro no art. 15, letra “e”, da Lei nº 2.180/54, fundamentando.

Em síntese, considerou que o representado foi negligente para com as suas funções, eis que houve comprovada falha na segurança, vigilância e inspeção no navio

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 25.346/2010.....)

durante sua estadia e antes de suspender do Porto de Dakar, no Senegal, tendo em vista a inobservância do item 7.2, do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS-CODE).

O tema “clandestinos, principalmente oriundos de portos africanos, destinados aos portos brasileiros”, tem sido muito recorrente nas nossas pautas.

Em alguns casos os clandestinos são portadores de malária ou outras enfermidades, ou têm atitudes hostis a bordo, colocando em risco os tripulantes, primeiras vítimas em potencial, havendo, inclusive, registro de lesões mútuas; as segundas vítimas em potencial são as pessoas no porto de chegada. Existem casos de danos ao navio e, em outros, temos conhecimento de pessoas que caem no mar, durante a travessia, principalmente os que se escondem na área externa do navio, no compartimento do leme, e também de clandestinos encontrados mortos a bordo do navio e de indícios de terem sido jogados ao mar, junto com material de limpeza dos porões, ou seja, vidas humanas são lamentavelmente perdidas, mas, além desses riscos, o que se teme ainda mais é que terroristas e traficantes de armas e drogas possam fazer uso dessas embarcações, com tripulações reduzidas, muitas com tripulantes de várias origens, nacionalidades e costumes diferentes, que não fazem uma vigilância eficaz nos portos, nem vistorias cuidadosas, antes das saídas, principalmente quando passam por portos conhecidamente problemáticos, com baixa ou nenhuma segurança portuária.

Agrava o fato quando estes navios se dirigem para países menos acostumados a lidar com este tipo de problema, como o Brasil, com controle menos rigoroso de seus portos, com relação a entrada de clandestinos, e, com procedimentos não padronizados nos diversos portos, com medidas diferentes dependendo da equipe de plantão e da pressão sofrida por vários órgãos da sociedade, que opinam e influenciam as ações das autoridades, normalmente, para uma maior permissividade, mas que não assumem responsabilidade alguma com o resultado, principalmente pelo desconhecimento dos verdadeiros riscos potenciais dessas ocorrências.

A reforçar este entendimento, depois da ocorrência do “11 de setembro de 2001”, e do elevado risco global de ataques terroristas que, somado aos problemas sociais já existentes em alguns países, principalmente nos africanos (com guerras civis e tribais, falta de oportunidade de trabalho e a existência de muitas doenças), o risco de entrada de terroristas ou de pessoas de alta periculosidade, com envoltimentos em conflitos armados ou crimes comuns, ou que possam transmitir doenças aos tripulantes e às populações dos portos de destino, se agravou muito, pois os clandestinos, na maioria das vezes, não trazem documento algum ou, quando trazem sequer são suficientes para identificá-los, impedindo que os Comandante, ou mesmo as autoridades nos portos de chegada, saibam dimensionar o risco que este fato trouxe, e, com a mesma facilidade que entram e permanecem a bordo,

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 25.346/2010.....)

podem, também, ser introduzidos materiais perigosos e indesejáveis, o que deveria exigir dos Armadores, Comandante e Tripulantes de todos os navios um zelo maior ao tratar deste problema.

O irreversível e desejado aumento da exploração de petróleo na costa brasileira, também aumenta a preocupação com o risco, tendo como porta de entrada os navios de baixo controle de acesso e de falhas contumazes de vistorias antes da saída, que passam por portos sem fiscalização, o que deve despertar nas várias autoridades envolvidas uma maior atenção para a padronização de procedimentos que incentivem Armadores, Comandante e Tripulantes a minimizar estes riscos citados.

No caso concreto só foi encontrado um único clandestino e este de aparente baixo risco, mas ficou evidenciado, mais uma vez, a falta de cuidado e a facilidade de entrada e permanência de clandestinos a bordo.

A defesa do Representado, patrocinada pela D. DPU, em síntese, apresentou a tese de culpa do próprio clandestino e que a PEM não apontou os procedimentos do ISPS Code que foram descumpridos pelo Representado, assim como a alegada falta denexo de causalidade da sua conduta e o embarque do clandestino.

A tese da Defesa não pode ser aceita, pois, embora fundada em razoável alegação, do “ânimo do clandestino em buscar alternativa de vida em outro país”, e que, “para isso, agiria buscando uma desatenção do responsável pela segurança, para, assim, adentrar de forma tranquila e certa de que não seria avistado”, não há nos Autos elementos a demonstrar que o Comandante foi suficientemente cuidadoso com a segurança do navio, como deveria e como prevê o ISPS Code.

No caso concreto, consta que o clandestino entrou a bordo pela rampa de acesso lançada sobre o cais e se escondeu em uma das balsas salva-vidas, de bombordo, permanecendo escondido por cerca de cinco dias, consumindo a “ração de abandono” desta embarcação, o que demonstra, de forma cabal, que houve falha no controle no acesso das pessoas que entravam e saíam de bordo e que a vistoria para detectar a presença de clandestinos neste navio foi extremamente falha, pois o local onde o clandestino se escondeu é de fácil verificação, ficando provado o nexo de causalidade da conduta omissiva do Representado e o fato da navegação em pauta, de inequívoca fragilidade dos procedimentos do navio, descumprindo o determinado no ISPS CODE, conforme bem apontado na exordial da D. Procuradoria.

Por todo o exposto, devem ser acolhidos os termos da exordial da D. Procuradoria e responsabilizar o Representado, por sua conduta imprudente e negligente.

Assim,

ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do fato da navegação: clandestino encontrado em viagem, embarcado

(Continuação do Acórdão referente ao Processo nº 25.346/2010.....)

em porto estrangeiro, em navio estrangeiro e desembarcado em porto nacional, sem vítima e sem registro de poluição ao meio ambiente; b) quanto à causa determinante: falhas nos procedimentos de controle de entrada e saída de pessoas a bordo e de vistorias para detectar a presença de clandestino; e c) decisão: julgar o fato da navegação, tipificado no art. 15, letra “e” (todos os fatos), da Lei nº 2.180/54, como decorrente de imprudência e negligência do representado, Carlo Granara, Comandante do N/M “GRANDE BUENOS AIRES”, acolhendo os termos da Representação da Doutra Procuradoria Especial da Marinha, e, considerando as circunstâncias e consequências dos fatos apurados, com fulcro nos artigos 121 e 127, da Lei nº 2.180/54, aplicar-lhe a pena de multa de R\$400,00 (quatrocentos reais), cumulativamente com a pena de Repreensão. Custas processuais na forma da Lei.

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

Rio de Janeiro, RJ, em 15 de dezembro de 2011.

FERNANDO ALVES LADEIRAS
Juiz-Relator

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

AUTENTICADO DIGITALMENTE