

**A ATUAÇÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO EM CASO DE POLUIÇÃO
AMBIENTAL: RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA MARÍTIMA
AMBIENTAL**

*Ingrid Zanella Andrade Campos**

RESUMO: A problemática da possibilidade de instauração de processo administrativo marítimo próprio em decorrência de atos danosos ao meio ambiente representa um dos grandes temas atuais das relações jurídicas que se inscrevem dentro do núcleo das novas perspectivas do Direito Marítimo e Ambiental. Isso em decorrência do fato de a Constituição Federal de 1988 já ter consagrado a responsabilização ampla por atos de poluição ambiental, nessa ótica surge a possibilidade de se instaurar um novo processo administrativo marítimo, no Tribunal Marítimo brasileiro. No presente artigo, com destaque ao aspecto marítimo, será analisada a responsabilidade ambiental cível, administrativa e penal, a poluição ambiental, para, posteriormente, se defender a atuação do Tribunal Marítimo nos fatos e acidentes da navegação envolvendo o dano ambiental.

Palavras-chave: Tribunal Marítimo. Dano ambiental. Responsabilidade.

INTRODUÇÃO

Mudanças sociais trouxeram para a vida em coletividade, necessidades até então inimagináveis ou então que não haviam sido suscitadas. Em decorrência destas questões, o processo até então existente se mostrou inócuo, o que culminou na criação de meios de tutela jurisdicional diferenciada, justamente para atender a estes anseios dessa nova ordem social.

Nesse diapasão, o Poder Judiciário é atingido pelo pluralismo regulatório e pela emergência de mecanismos menos institucionalizados de resolução de conflitos, que deslocam a procura dos tribunais para outras instâncias decisórias, tanto locais, como transnacionais (FARIA, 2003).

* Professora do Programa de Pós-Graduação em Direito da Faculdade Damas da Instrução Cristã. Doutora e Mestre pela Direito na Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Professora Adjunta da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Auditora Ambiental Líder. Perita Ambiental Judicial. Coordenadora e Professora da Pós-Graduação em Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da UNINASSAU/PE. Professora da especializações em Direito Marítimo, Portuário e Ambiental da UNISANTOS/SP, Faculdade de Direito de Vitória/ES, UNIVALI/SC e UFRN. Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB/PE. Membro da Comissão de Meio Ambiente da OAB/PE. Oficial do Conselho da Ordem do Mérito Naval/Marinha do Brasil. Advogada no escritório Zanella Advogados & Consultores <www.zanellaconsultoria.adv.br>. E-mail: <ingrid@zanellaconsultoria.adv.br>.

O acesso à justiça para a devida efetivação necessita da incorporação de fórmulas diversas que permitam não só a agilização dos procedimentos, mas também de mecanismos aptos a dar resposta aos litígios. Há de se reconhecer o valor dos órgãos que atuam de forma paralela ao Poder Judiciário, com destaque ao Tribunal Marítimo, objeto central deste artigo, que desempenha função jurisdicional anômala, pautado no reconhecimento da complexidade social e jurídica fruto da coletividade atual que permite uma abertura do direito.

Deste modo, o objetivo central deste artigo é defender que a Lei nº 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo, institui um rol exemplificativo de acidentes e fatos da navegação, com tipificações genéricas, o que pode ampliar a competência do referido tribunal em casos envolvendo atos de poluição ambiental.

Pretende-se, de início e como objetivo específico, analisar a possibilidade de atuação do Tribunal Marítimo em casos envolvendo danos ambientais, considerando que sua competência é estabelecida em um rol meramente exemplificativo na Lei nº 2.180/1954.

172

Em seguida, a fim de compreender a referida problemática sob um viés histórico-normativo, abordar-se-á o processo no Tribunal Marítimo nº 27.050/12, que trata do caso do vazamento de óleo durante operação de perfuração de poço, no Campo de Frade, pela plataforma “SEDCO 706”, sob controle da sociedade empresária Chevron, a 120 km da costa do Estado do Rio de Janeiro, na bacia de Campos, Campos dos Goytacazes, RJ.

O referido acidente ocorreu no dia 07/11/2011, durante operação de perfuração de poço MPU1, no Campo de Frade, pela embarcação “SEDCO 706”, tipo plataforma semissubmersível, de propriedade e armação de TRANSOCEAN OFFSHORE DEEPWATER DRILLING CO e afretada por CHEVRON BRASIL LTDA, possuindo bandeira da Libéria. O referido acidente ocorreu a 120 km da costa do Estado do Rio de Janeiro, na bacia de Campos, Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, provocando poluição do mar por petróleo cru, com uma mancha de óleo na superfície que chegou a 68 km de extensão, cerca de 163 km² de área e um volume estimado de óleo vazado entre 83 e 140 m³.

O caso suscitou a questão a respeito da possibilidade de o Tribunal Marítimo julgar o acidente supra aludido, considerando que havia dano ambiental envolvido. Portanto, a análise do acontecimento em glosa, possibilitará a ratificação do entendimento de que a competência do Tribunal Marítimo é composta por um rol exemplificativo de acidentes e fatos da navegação.

Tal reconhecimento, por possibilitar a atuação do referido tribunal em casos ambientais, encontra fundamento basilar na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

A Constituição Federal consolidou o Estado Democrático de Direito com a inclusão de direitos sociais e ambientais, ou seja com a soma das liberdades conquistadas com o Estado Liberal mais a busca pela justiça social, do Estado Social (GOMES, VIGO, 2008, p. 20), reconhecendo o direito ao meio ambiente não poluído como direito fundamental.

A Carta Magna estabeleceu, também, a responsabilidade solidária entre o Poder Público e a coletividade na defesa e preservação do meio ambiente, instituindo a responsabilidade do poluidor em sua tripla dimensão, em face dos danos ambientais (art. 225, §3º).

Em conformidade com o preceito constitucional retro, o meio ambiente não poluído, ou seja, ecologicamente equilibrado, passou a ser considerado um direito fundamental, decorrente do princípio da dignidade da pessoa humana consagrado no art. 1º, III, da Lei Maior.

É importante observar que o exercício das atividades econômicas está assegurado pela Carta Magna, facultando a sua livre iniciativa, sem prévia necessidade de autorização estatal, salvo as exceções legais, mas desde que sejam desenvolvidas dentre as finalidades sociais, sem prejuízo ao meio ambiente (art. 170, VI, CF).

Assim, não pode haver desenvolvimento genuíno se o patrimônio ambiental for sacrificado, pois preservar o meio ambiente, nos termos da Constituição, não significa emperrar o desenvolvimento no País, mas ao contrário, alicerçá-lo (MILARÉ, Édis, 2011).

No que concerne à navegação, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, através da Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995 deu nova redação ao parágrafo único, do artigo 178¹, que passou a permitir o uso de bandeiras estrangeiras na navegação de cabotagem no Brasil, desde que afretadas por empresas brasileiras, o que possibilitou a abertura constitucional à navegação interior por embarcações estrangeiras.

Dessa forma, com a introdução da navegação rompia-se a barreira da economia regional, a quantidade de mercadorias a serem transportadas por via marítima aumentou,

¹Dessa forma o parágrafo único do artigo 178, da Constituição Federal, passou a ter a seguinte redação: “Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.”

significativamente. Ocorreu a internacionalização da economia, com a abertura de fronteiras comerciais, através dos portos (PORTO, 2006, p. 49).

Diante desse aparato constitucional de proteção ao meio ambiental, na atualidade, em vista do franco crescimento das atividades marítimas, é imperioso que a consecução dessa atividade econômica seja realmente efetivada em plena harmonia com as normas da Constituição Federal e demais legislação aplicável a esse setor produtivo, possibilitando o monitoramento ambiental e, até, uma responsabilização ampla e eficaz.

Este artigo, busca demonstrar que a responsabilização eficaz pelos danos ambientais decorrentes de atividades marítimas, suscita a atuação de uma corte não integrante do Poder Judiciário, e que a solução dos conflitos deve ser percebida através de uma concepção heteroprodutiva (TEUBNER, 1989), onde já se defende a aplicação, através da *lexmercatoria*, de um direito transnacional comercial, que é independente de qualquer legislação nacional (TEUBNER, 1997).

174

Nessa ordem, os meios alternativos de pacificação social estão se somando à atuação do Poder Judiciário, como é o caso do Tribunal Marítimo, corte altamente especializada. Neste cenário mundial, as cortes estatais de justiça não são os únicos foros para a resolução dos conflitos e para a busca da satisfação de pretensões resistidas ou insatisfeitas, especialmente pela circunstância dos elevados custos e da demora da prestação da tutela jurisdicional oferecida pelo Estado-juiz, dentre outros entraves.

Francesco Carnelutti defende a ideia de equivalentes jurisdicionais, na medida em que certos atos, embora não determinados pelo interesse estatal de composição de conflitos, contam com o reconhecimento de serem dotados de idoneidade para alcançar o mesmo escopo ao qual tende a jurisdição (CARNELUTTI, 1936, p. 154). Por sua vez, para Athos Gusmão, os meios alternativos são os equivalentes jurisdicionais que, embora não provenientes de autoridade judiciária, findam por conduzir ao mesmo resultado, ou seja, a composição definitiva da lide (CARNEIRO, 2001, p. 45).

Portanto, a problemática do presente artigo cinge-se a identificar até que ponto pode existir a atuação do Tribunal Marítimo em casos envolvendo danos ao meio ambiente, como esse processo administrativo próprio surgiria e se haveria prejuízo às demais formas de responsabilidade ambiental.

Para o desenvolvimento deste artigo será imprescindível analisar as modalidades de responsabilização pela danosidade ambiental (cível, administrativa ‘marítima’ e penal), bem como a questão do poluidor e da poluição.

Percorrido todo o caminho estabelecido pelos objetivos especiais, pretende-se demonstrar, como objetivo geral, que caso ocorra um dano ambiental que envolva um acidente ou um fato da navegação, haverá um processo no Tribunal Marítimo, com vistas a uma ampla proteção ambiental.

O artigo fora elaborado seguindo o método dedutivo, partindo-se das premissas até a conclusão. A constatação da veracidade das premissas permite atestar, pelos encadeamentos lógicos realizados com argumentos condicionais, a verdade da conclusão.

1. DA RESPONSABILIDADE PELA DANOSIDADE AMBIENTAL

Como visto, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, institui em seu art. 225, § 3º, a responsabilidade tripla em decorrência do dano ambiental, através da responsabilidade civil, administrativa e penal.

Nesta seara, a responsabilidade civil ambiental, por força da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981), é objetiva por risco integral, não sendo necessário perquirir culpa ou causas excludentes de responsabilidade. Inclusive se aplica a responsabilidade civil objetiva ao Estado, confira jurisprudência a respeito da matéria:

A responsabilidade civil do Estado, por omissão, é **subjetiva**....., enfrenta exceções principais. Primeiro, quando a responsabilização objetiva do ente público decorrer de expressa previsão legal, como na proteção do meio ambiente (Lei 6.938/1981, art. 3º, IV, c/c o art. 14, § 1º). A Administração é solidária, objetiva e ilimitadamente responsável, nos termos da Lei 6.938/1981, por danos urbanístico-ambientais decorrentes **da omissão do seu dever de controlar e fiscalizar, na medida em que contribua, direta ou indiretamente, tanto para a degradação ambiental em si mesma, como para o seu agravamento**, consolidação ou perpetuação, tudo sem prejuízo da adoção, contra o agente público relapso ou desidioso, de medidas disciplinares, penais, civis e no campo da improbidade administrativa. ((STJ, REsp 1071741 / SP; 2ª. Turma; Relator Ministro Herman Benjamin; Data do Julgamento; 24/03/2009; DJe 16/12/2010).

Explica Herman Benjamin que a adoção da responsabilidade civil ambiental subjetiva levaria a impunidade do poluidor, pois haveria o risco de ser transferido para a sociedade o ônus de suportar os prejuízos decorrentes do dano ambiental; e a sociedade não dispõe dos instrumentos necessários para inibir a ocorrência de uma lesão ao meio ambiente, seja em

razão da dificuldade de provar o nexo causal, seja pela dificuldade de acesso à justiça (BENJAMIN, 1998).

Por sua vez, a responsabilidade penal é subjetiva, pelo que se ressalta, a Lei nº 9.605/1998 considera, no art. 54, crime causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora, punível com a pena de reclusão, de um a quatro anos, e multa. Inclusive o Superior Tribunal de Justiça adota a tese da imputação simultânea da pessoa jurídica e seu representante legal ou contratual, conforme previsão no parágrafo único do art. 3º da lei 9.605/98 (STJ, RHC nº 19.119, 2006, REsp nº 847.476, 2008, REsp nº 969.160, 2009)².

Entretanto, o Supremo Tribunal Federal admite responsabilização penal da pessoa jurídica independentemente da responsabilização da pessoa física. No julgamento do Agravo no Recurso Especial nº 628582/RS, o Ministro relator, Dias Toffoli entendeu, em seu voto, a responsabilização penal da pessoa jurídica independe da responsabilização da pessoa natural.

176

A responsabilidade administrativa é reconhecida como objetiva híbrida, ou seja, caberia a exclusão dessa responsabilidade por fato exclusivo de terceiro, caso fortuito ou força maior. Nesse sentido a Lei nº 9.605/1998, considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente, assim a simples conduta infracional já deve ser punida, independente da caracterização ou não do dano ambiental. Assim a responsabilidade administrativa não obedece a lógica da responsabilidade objetiva por risco integral, *vide*:

Pelo princípio da intranscendência das penas (art. 5º, inc. XLV, CR88).. não é possível ajuizar execução fiscal em face do recorrente para cobrar multa aplicada em face de condutas imputáveis a seu pai. Isso porque a aplicação de **penalidades administrativas não obedece à lógica da responsabilidade objetiva da esfera cível**, mas deve obedecer à sistemática da teoria da culpabilidade, ou seja, a conduta deve ser cometida pelo alegado transgressor, com demonstração de seu elemento subjetivo, e com demonstração do **nexo causal entre a conduta e o dano**. (REsp 1251697/PR, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, julgado em 12/04/2012, DJe 17/04/2012).

² Admite-se a responsabilidade penal da pessoa jurídica em crimes ambientais desde que haja a imputação simultânea do ente moral e da pessoa física que atua em seu nome ou em seu benefício, uma vez que não se pode compreender a responsabilização do ente moral dissociada da atuação de uma pessoa física, que age com elemento subjetivo próprio (REsp 889.528/SC, relator o Min. Felix Fischer, DJU 18.06.2007). (STJ, REsp 847476/SC, rel. Min. Paulo Galotti, DJU 05.05.2008).

Importante suscitar que, como este artigo defende, poderá haver a responsabilização administrativo infrator em sede de processo administrativo marítimo próprio, ou seja, através da responsabilidade perante a Autoridade Marítima e o Tribunal Marítimo.

Independente da responsabilidade por atos de poluição ambiental na esfera administrativa, civil e penal, caso esse ato seja configurado como acidente ou fato da navegação, defende-se que poderá haver um processo administrativo marítimo em sede de Tribunal Marítimo, como restará esclarecido, sem qualquer óbice legal, pois, compreende-se que um dano ambiental pode ser classificado como acidente ou fato da navegação, como restará esclarecido.

A atuação do Tribunal Marítimo no julgamento pelos atos de poluição ambiental possibilitará uma responsabilização mais eficaz e ampla, inclusive, com análise do caso através de uma corte altamente especializada. Assim, com interação e cooperação, haveria diversas ordens jurídicas entrelaçadas na solução de problemas, visando um maior acesso à justiça (NEVES, 2009, p. 265).

O Direito Marítimo se encontra intimamente ligado a essa nova realidade, posto que uma das características deste ramo do direito é a unificação internacional, perceba:

Problemas comunes necesitan soluciones uniformes. Y la soberania legislativa de los Estados debe dar paso a la regulación supra nacional. Aunque se há manifestado com más oscilaciones em el campo marítimo, em la navegación aérea há sido una constante desde sus orígenes más reciente. (MARTÍNEZ, 2009, p. 28).

Trata-se de um novo conceito que vem reforçar a ideia de que um Estado Democrático de Direito somente pode ser construído tendo como base um sistema de distribuição de justiça capaz de solucionar os conflitos com mais rapidez, ou pelo menos no momento adequado e com a devida segurança.

Esse é o entendimento que deve ser levado em consideração quando da valoração da atuação dos vários órgãos com ou sem função judicante. Assim, a atuação do Tribunal Marítimo pode e deve contribuir para a redução de demandas no Poder Judiciário, através de um maior reconhecimento deste, até pelos órgãos jurisdicionais.

2. DO POLUIDOR E DA POLUIÇÃO AMBIENTAL

A Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), em seu art. 3º, define meio ambiente de forma genérica e ampla, como “o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas.”

Em seguida traz o conceito de degradação e de poluição ambiental, sendo a primeira a alteração adversa das características do meio ambiente; e, por sua vez, a poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população, criem condições adversas às atividades sociais e econômicas, afetem desfavoravelmente a biota ou as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente e lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.

Merece nota o fato de que a poluição ambiental é uma espécie de degradação decorrente de atividade humana. Por outro lado, a degradação ambiental pode ocorrer por fatores da natureza ou ocasionados pelo homem.

Por sua vez, a poluição marinha foi conceituada pela Convenção MontegoBay, em seu art. 1º, Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, e deve ser entendida como:

A introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio ambiente marinho, incluindo estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entraves às atividades marítimas, incluindo a pesca e outras utilizações legítimas do mar, alteração na qualidade da água do mar, no que se fere à sua utilização e deteriorização dos locais de recreio.

Segundo Eliane Octaviano, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), concluída em MontegoBay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982 (Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995), classifica seis formas de poluição marinha, a saber: de origem terrestre; de atividades relativas aos fundos marinhos sob a jurisdição nacional; de atividades no leito do mar, fundos marinhos, e o seu subsolo, além dos limites da jurisdição nacional; por alijamento; de embarcações; da atmosfera (OCTAVIANO MARTINS, 2015, p. 251).

A poluição marinha pode ser dividida, quanto às fontes geradoras, em dois grandes grupos: advindos de atividades de terra ou de mar. Por sua vez, a poluição marinha decorrentes de atividades marítimas diretamente relacionadas ao transporte aquaviário, pode ser dividida em: por alijamento; decorrente de água de lastro; e por derramamento e/ou

vazamento de óleo.

Compreende-se que há de uma série de regras e obrigações que visam evitar a poluição ou risco e ameaça de poluição por navios e embarcações em geral. Depreende-se que o transporte aquaviário é uma atividade amplamente regulada e fiscalizada, possuindo todos os requisitos para ser considerada uma atividade sustentável sob o aspecto ambiental.

Porquanto, a CNUDM consagra como obrigação geral, em seu art. 192, que os “Os Estados tem a obrigação de proteger e preservar o meio marinho”. E no art. 194, estabelece as medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, entre essas, cita-se:

1. Os Estados devem tomar, individual ou conjuntamente, como apropriado, todas as medidas compatíveis com a presente Convenção que sejam necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a sua fonte, utilizando para este fim os meios mais viáveis de que disponham e de conformidade com as suas possibilidades, e devem esforçar-se por harmonizar as suas políticas a esse respeito.
2. Os Estados devem tomar todas as medidas necessárias para garantir que as atividades sob sua jurisdição ou controle se efetuem de modo a não causar prejuízos por poluição a outros Estados e ao seu meio ambiente, e que a poluição causada por incidentes ou atividades sob sua jurisdição ou controle não se estenda além das áreas onde exerçam direitos de soberania, de conformidade com a presente Convenção.
3. As medidas tomadas, de acordo com a presente Parte, devem referir-se a todas as fontes de poluição do meio marinho.
4. Ao tomar medidas para prevenir, reduzir ou controlar a poluição do meio marinho, os Estados devem abster-se de qualquer ingerência injustificável nas atividades realizadas por outros Estados no exercício de direitos e no cumprimento de deveres de conformidade com a presente Convenção.
5. As medidas tomadas de conformidade com a presente Parte devem incluir as necessárias para proteger e preservar os ecossistemas raros ou frágeis, bem como a habitat de espécies e outras formas de vida marinha em vias de extinção, ameaçadas ou em perigo.

Dessa forma, mesmo com todas as normas de prevenção, caso haja qualquer dano ambiental ao meio ambiente haverá a responsabilização do poluidor, que para a PNMA é: “a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental.”

Em seguida, disciplina o artigo 14, § 1º, sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. Instituído, assim, a responsabilidade objetiva, como anteriormente visto.

Portanto, a PNMA traz a possibilidade de identificação do *poluidor direto e indireto*, onde o poluidor também é aquele que contribui para a poluição com conseqüente degradação do meio ambiente.

O conceito de poluidor direto e indireto para o direito marítimo, adquiri uma importância ainda mais relevante, considerando que existem a figura do proprietário e armador perante uma embarcação.

De acordo com a Lei nº 9.537/1997, armador é pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, presta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta (art. 3º, III). Por sua vez, proprietário deve ser entendido como pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo (art. 3º, XVII).

3. DA RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA MARÍTIMA AMBIENTAL

180

Importante suscitar se poderia haver a responsabilização do poluidor em sede de processo administrativo marítimo próprio, ou seja, se poderia haver a responsabilidade perante o Tribunal Marítimo.

Destaca-se que há dois tipos de processos marítimos, quais sejam: o que tramita no Tribunal Marítimo, a seguir analisado, e o da Capitania dos Portos e Costas. No que concerne atuação deste órgão em atos afetos ao meio ambiente, a doutrina e a jurisprudência se posicionam de forma pacífica, isso em decorrência de existir previsão legal nesse sentido, o que não ocorre com a atuação do Tribunal Marítimo, objeto central deste artigo.

Evidencia-se a Lei nº 9.537/1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, determina que cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Da mesma forma, Lei nº 9.605/1998 prevê, em seu art. 70, que são autoridades competentes para lavrar Auto de Infração e instaurar processo administrativo os órgãos do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA), bem como os agentes das Capitâncias dos Portos, do Comando da Marinha.

Nesse mesmo sentido disciplina a Lei nº 9.966/2000, no art. 27, que estabelece que são responsáveis pelo cumprimento desta Lei, entre outros, a Autoridade Marítima.

Por sua vez o Decreto nº 83.540/1979, que regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, estabelece em seu artigo art. 6º, que os órgãos estaduais de controle do meio ambiente, que tenham jurisdição na área onde ocorrer o incidente, executarão em articulação com a SEMA, as medidas preventivas e corretivas necessárias à redução dos danos causados por poluição por óleo, bem como supervisionarão as medidas adotadas pelo proprietário do navio concernentes a essa redução dos danos.

Conclui-se que a competência da Capitania dos Portos não exclui, mas complementa a legitimidade fiscalizatória e sancionadora dos órgãos de proteção ao meio ambiente integrantes do SISNAMA.

A interpretação jurisprudencial quanto a possibilidade de atuação da Capitania dos Portos em atos de dano ambiental não poderia ser diversa, perceba:

ADMINISTRATIVO. AMBIENTAL. CAPITANIA DOS PORTOS. AUTO DE INFRAÇÃO. VAZAMENTO DE ÓLEO. EMBARCAÇÃO. DANO. MULTA. Afigura-se legítima a multa aplicada pela Capitania dos Portos, em razão de a autora, empresa que fretou embarcação, ter infringido os artigos 17, caput da Lei nº 9.966/00 e 36 do Decreto nº 4.136/02. Comprovados o vazamento de aproximadamente 10.000 litros de resíduo oleoso no mar e o dano ambiental, através de laudo técnico. Multa compatível com a capacidade econômica da infratora, e com a gravidade e a censurabilidade da infração. Verba honorária reduzida, nos termos do § 4º do artigo 20 do CPC. Apelação parcialmente provida. (TRF-2 - AC - APELAÇÃO CIVEL - : AC 201051020015401).

181

Entretanto, o cerne do presente artigo é analisar se poderia haver a competência do Tribunal Marítimo para o deslinde de acidentes marítimos envolvendo a poluição. Isso independente da previsão legal específica que estabelece a competência do Tribunal Marítimo para prevenção e repressão de atos de poluição ambiental marinha, considerando que deve haver a inversão da ordem da pergunta, ou seja: se um dano ambiental pode ser classificado como acidente ou fato da navegação.

O Tribunal Marítimo se consubstancia como órgão de atuação administrativa, não integrante do Poder Judiciário, sendo disciplinado pela Lei nº 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, que estabelece ser, o referido Tribunal, órgão, autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, com atribuições de julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, e com jurisdição em todo o território nacional.

De acordo com Eliane Octaviano Martins, apesar de se consubstanciar em um órgão administrativo, o Tribunal Marítimo não exerce exclusivamente funções administrativas, mas também, atividades judicantes (OCTAVIANO MARTINS, 2008, p. 122).

Igualmente, a jurisdição do Tribunal Marítimo se estende sobre todo o território nacional e alcança toda pessoa jurídica ou física envolvida, por qualquer força ou motivo, em acidentes ou fatos da navegação, respeitados os demais instrumentos de Direito Interno e as normas do Direito Internacional (CAMPOS ZANELLA, 2011, p. 103).

Dessa forma, a jurisdição desse tribunal pode ser contenciosa e voluntária. No que tange à jurisdição voluntária o Tribunal Marítimo atuará na seara administrativa de expediente, como por exemplo, com expedição de certidões.

Já na jurisdição contenciosa a corte marítima em comento atua como órgão julgador dos acidentes marítimos e fatos da navegação, onde se destacam o processo administrativo punitivo e processo administrativo disciplinar.

Destarte, a competência e jurisdição de maior relevância é a de julgar os acidentes e fatos da navegação, como determina a Lei nº 2.180/1954, em seu artigo 13 (treze), determinando as especificidades de cada caso, as circunstâncias, e até aplicando penas previstas na mesma legislação.

A teor do artigo 13, inciso I da referida lei, ao julgar os acidentes e fatos da navegação, elencados de forma exemplificativa nos artigos 14 e 15 da referida lei, o Tribunal Marítimo deverá definir a natureza, determinando as causas, circunstâncias e extensão, bem como indicar os seus responsáveis.

A Lei nº 2.180/1954 não define o que seriam os acidentes da navegação, apenas os exemplificam, em seu artigo 14, da seguinte forma: naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento; avaria ou defeito nas instalações do navio, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Por sua vez, a supra citada Lei, em seu art. 15, menciona que se consideram fatos da navegação: o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da tripulação; a alteração da rota; a má estimativa da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição; a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo; todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo; e o emprego da embarcação, no todo ou em parte,

na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional.

No mesmo sentido, a Convenção MontegoBay (CNUDM), Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, no artigo 221, ao tratar das medidas para evitar poluição ambiental resultante de acidentes marítimos, entende que acidente marítimo significa um abalroamento, encalhe ou outro incidente de navegação ou acontecimento a bordo de uma embarcação ou no seu exterior, de que resultem danos materiais ou ameaça iminente de danos materiais à embarcação ou à sua carga.

Destaca-se que a citada Convenção instituiu em seu artigo 194º, inciso I, a necessidade de cooperação imediata dos estados frente à poluição marinha, determinando que os Estados devem tomar, individual ou conjuntamente, como apropriado, todas as medidas compatíveis que sejam necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a sua fonte, utilizando para este fim os meios mais viáveis de que disponham e de conformidade com as suas possibilidades.

Defende-se, como visto, que a Lei nº 2.180/1954 institui um rol exemplificativo com tipificações genéricas, o que pode ampliar a competência do Tribunal Marítimo. Adverte-se que a responsabilidade administrativa marítima segue a teoria da responsabilidade subjetiva, não havendo espaço para responsabilidade objetiva, devendo-se perquirir a culpa.

Ora, não resta dúvida que um alijamento de carga, explosão ou incêndio com derramamento de óleo, naufrágio com vazamento de óleo, entre outros, não podem ser considerados como poluição ambiental e acidente da navegação.

O mesmo raciocínio deve prevalecer com um defeito ou avaria no navio que coloque em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo que venha a causar poluição marinha.

Ratifica-se que um dano ambiental é sem, qualquer dúvida, uma avaria marítima, que pode ensejar a responsabilidade do poluidor em sede de Tribunal Marítimo.

A mesma interpretação deve ser aplicada no caso de fatos da navegação, posto que caso uma embarcação imprópria venha a transportar óleo, e venha a derramar óleo em águas jurisdicionais brasileiras, tal fato pode e deve ser tipificado na alínea “a” do art. 15 (o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da equipagem).

Caso uma embarcação imprópria venha a transportar óleo e, conseqüentemente, a derramar a referida carga em águas jurisdicionais brasileiras, tal fato pode ser tipificado na alínea “a” do art. 15, supracitado. Ou seja, caso uma embarcação (incluindo as plataformas,

uma vez em que a Lei nº 2.180/1954, assim prevê) esteja mal aparelhada e venha ocasionar um acidente com carga perigosa, haverá, sem dúvida, um fato da navegação (CAMPOS ZANELLA, 2013).

Vale ressaltar que poluição ambiental é crime, conforme determina a Lei nº 9.605/1998, assim caso uma embarcação ocasione poluição marinha, estaria plenamente configurado o fato da navegação, previsto na aliena “f”, art. 15, da Lei nº 2.180/1954 (o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional.).

Assim, são inúmeras as situações hipotéticas que podem relacionar a poluição marítima com acidentes e fatos da navegação³.

Portanto, resta entendido que a competência do Tribunal Marítimo é julgar os acidentes e os fatos, não apenas os descritos na Lei nº 2.180/1954, podendo haver uma atuação incisiva em atos de poluição ambiental considerados como acidentes e fatos da navegação.

184

Ocasionalmente, em 15/10/2013, houve o relato do Juiz Marcel David Gonçalves no processo no Tribunal Marítimo nº 27.050/12, que trata do caso do vazamento de óleo durante operação de perfuração de poço, no Campo de Frade, pela plataforma “SEDCO 706”, sob controle da sociedade empresária Chevron, a 120 km da costa do Estado do Rio de Janeiro, na bacia de Campos, Campos dos Goytacazes, RJ.

O Juiz Marcel David Gonçalves relatou, e foi acompanhado pelos demais juízes, no sentido de determinar que a Procuradora Especial da Marinha (PEM) oferecesse representação em fase da afretadora da plataforma “SEDCO 706” CHEVRON BRASIL LTDA, por haver fortes indícios da participação culposa da mesma no acidente da navegação, na forma dos arts. 13 e 14 da Lei nº 2.180/54 (poluição decorrente de operação inadequada de plataforma) e fatos da navegação, capitulados no art. 15, “e” da Lei nº 2.180/54 (operação de embarcação que colocou em risco as vidas e fazendas de bordo e poluição), além de fato da navegação previsto no art. 15, “f” da Lei nº 2.180/54 (uso de embarcação na prática de ato ilícito ambiental).

³ Inclusive, este entendimento foi exposto pioneiramente no III WorkShop do Tribunal Marítimo “Em busca de uma maior difusão do Direito Marítimo”, com a palestra : “O Papel do Tribunal Marítimo na Defesa do Meio Ambiente” ministrada em 09/10/2013” (CAMPOS ZANELLA, 2013).

Inicialmente, a Procuradoria Especial da Marinha (PEM), instituída pela Lei nº 7.642/87, concluiu pela incompetência do Tribunal Marítimo, considerando não ser possível apontar a Transocean e/ou a Chevron como responsáveis por um fato da navegação capitulado no art. 15, alínea “e”, da Lei nº. 2.180/54 (CAMPOS ZANELLA, 2011, p. 95).

O Juiz Marcel David Gonçalves solicitou vistas do processo para analisar se, de fato, existiram fatos da navegação e/ou acidentes da navegação configurados, o que provocariam a direta competência do Tribunal Marítimo. O Juiz citado solicitou vistas do processo e entendeu que, de fato, existiam dois fatos e um acidente da navegação configurados, o que provocariam a direta competência do Tribunal Marítimo, quais sejam:

1º) Fato da Navegação na forma do art.15, “e” da Lei nº2.180/54: todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

2ª) Poluição provocada por embarcação, configura implícito acidente da navegação (na interpretação teleológica dos arts. 13 e 14 da Lei nº 2.180/54), fato da navegação (na forma do art. 15, “e” da Lei nº 2.180/54), como também afigura extensão de fato da navegação.

3ª) A perfuração inadequada por parte de plataforma, desrespeitando regras fundamentais de segurança e provocando poluição, na forma das conclusões da ANP, configura o emprego de embarcação para a prática de ato ilícito, fato da navegação, tipificado no art. 15, “f” da Lei nº 2.180/54.

Nesse sentido o voto do mencionado Juiz do Tribunal Marítimo entendeu que:

Como se não bastassem os fortíssimos argumentos anteriores, se fixássemos nosso raciocínio apenas na letra da lei, a poluição continuaria sendo considerada como acidente da navegação. Se não vejamos: o art. 14, “a” e “b” da Lei n.2.180\54 previu o alijamento e a avaria das fazendas como acidentes da navegação. Ora, por exemplo, o derramamento de milhares de litros de óleo e\ou demais produtos transportados não configura alijamento ou avaria na carga? É perfeitamente possível que toda a carga do navio seja avariada, configurando acidente da navegação, que, nada mais é que poluição.

Como cabe ao Tribunal Marítimo julgar o acidente da navegação, determinando sua natureza, extensão, causas e responsáveis, configurada a competência do Tribunal para o julgamento da poluição, mais uma vez.

Inclusive esse foi o posicionamento doutrinário defendido com brilhantismo pela Dra. Ingrid Zanella, especialista na matéria, no III Workshop do Tribunal Marítimo, recentemente realizado. (G.N.)

Portanto, resta entendido que a competência do Tribunal Marítimo é julgar os acidentes e os fatos, não apenas os descritos de forma exemplificativa na Lei nº 2.180/1954.

CONCLUSÃO

É possível concluir que o Tribunal Marítimo deve ser visto como um avanço que vem suprir uma das lacunas existentes nas normas institucionais, qual seja, a falta de um sistema brasileiro competente e capaz de proferir decisões (acórdãos) com alto teor de conhecimento técnico na área de Direito Marítimo.

Os fatos e acidentes da navegação, em face da especialidade técnica da matéria, demandam de um julgamento realizado por juízes igualmente especializados, em matérias correlacionadas como Direito Comercial e Internacional, e Ciências náuticas e navais

Desta forma, o Tribunal Marítimo poderá e deverá processar e julgar os danos ao meio ambiente tipificados como acidentes e fatos da navegação. Isso em decorrência do fato de que o rol dos acidentes e fatos da navegação não deve ser percebido como um rol taxativo, outra interpretação seria contrária, inclusive, à Constituição Federal da República Federativa do Brasil de 1988, que afiançou a competência ambiental administrativa compartilhada e ratificou o Estado Democrático de Direito (arts. 23 e 225).

Por esse motivo o legislador opinou pela utilização de expressões genéricas (como consideram-se, avaria ou defeito no navio, mau aparelhamento ou a impropriedade, má estimativa, todos, emprego da embarcação etc.) ratificando que o rol dos acidentes e fatos da navegação não deve ser percebido como um rol taxativo.

Inclusive já foi analisado e constatado que o Tribunal Marítimo, como órgão auxiliar do Poder Judiciário, é uma corte competente e capaz de proferir decisões (acórdãos) com alto teor de conhecimento técnico, e que este órgão atua em consonância com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, respeitando e consagrando os princípios constitucionais do processo e sendo meio efetivo de acesso à justiça (*vide* CAMPOS ZANELLA, 2011).

Igualmente é preciso que seja incentivada uma atuação incisiva multidisciplinar em prol da defesa ambiental marítima, que deve incluir o Tribunal Marítimo como órgão legitimado a julgar os atos de poluição reconhecidos como acidentes e fatos da navegação. A atuação do referido tribunal no julgamento pelos atos de poluição ambiental possibilitará uma responsabilização mais eficaz e ampla, inclusive, com análise do caso através de uma corte altamente especializada.

Assim, o rol dos acidentes e fatos da navegação deve ser considerado como exemplificativo, através de uma interpretação conforme a Constituição Federal, por possibilitar que o Tribunal Marítimo atue de forma incisiva em questões ambientais marítimas.

Portanto, a lei deve ser interpretada com vistas a uma maior proteção ambiental marítima, que demanda de uma atuação do Tribunal Marítimo em atos de poluição ambiental que se caracterizem como acidente e fatos da navegação, uma vez em que a Lei nº 2.180/1954 utilizou um rol exemplificativo e tipificações genéricas.

REFERÊNCIAS

- BENJAMIN, Antonio Herman. O princípio do poluidor-pagador. In **Dano Ambiental**, prevenção, Reparação e repressão. São Paulo, revista dos Tribunais, 1998.
- CARNEIRO, Athos Gusmão. **Jurisdição e competência**. 11 ed. São Paulo: Saraiva, 2001.
- CARNELUTTI, Francesco. **Sistema di diritto processuale civile**. Padova: Cedam, 1936. v. 1.
- CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Direito constitucional marítimo**. Curitiba: Juruá, 2001.
- CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **A responsabilidade do afretador não armador**. Disponível em: <http://www.congressomaritimosantos.com.br/palestras_documentos.php>. Acesso em: 21 de Out. de 2014.
- CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **O papel do tribunal marítimo da defesa do meio ambiente**. In III WorkShop do Tribunal Marítimo (09/10/2013). Disponível em: <https://www.mar.mil.br/tm/download/palestra_workshopIII/workshopIII_ingrid_zanella.pdf>. Acesso em: 21 de Out. de 2014.
- FARIA, José Eduardo. **Direito e justiça no século XXI: a crise da justiça no Brasil**. Colóquio Internacional – Direito e Justiça no século XXI. Coimbra, 29 to 31 may. 2003.
- GOMES, Luiz Flávio; VIGO, Luis Rodolfo. **Do Estado de direito constitucional e transconstitucional: riscos e precauções** (navegando pelas ondas evolutivas do Estado e da justiça). São Paulo: Premier Máxima, 2008.
- MARTINS, Eliane Maria Octaviano; MATUSALÉM, Gonçalves Pimenta. **Direito marítimo: Reflexões Doutrinárias**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.
- MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. 3 ed. Volume I. Barueri, SP: Manole, 2008.
- MILARÉ, Édís. **Direito do ambiente: a gestão ambiental em foco**. Doutrina, jurisprudência, glossário. 7. Ed. rev., atual. e reform. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.
- MARTÍNEZ, Ignacio Arroyo. **Compendio de derecho marítimo**. 3º Edición. Madrid: Editorial Tecnos, 2009.
- NEVES, Marcelo. **Transconstitucionalismo**. São Paulo: Tese apresentada ao concurso para o provimento do cargo de professor titular na área de direito constitucional, junto ao Departamento de Direito do Estado da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, 2009.
- PORTO, Marcos Maia. **Portos e o desenvolvimento**. São Paulo: Lex Editora, 2006.

TEUBNER, Gunther. **O Direito como Sistema Autopoiético**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1989.

TEUBNER, Gunther. **The King's many bodies**: the self-deconstruction of Law's Hierarchy. *Law & Society Review*, Volume 31, Number 4 (1997). By the Law & Society Association.

THE PERFORMANCE OF THE MARITIME COURT IN ENVIRONMENTAL POLLUTION CASE: THE ADMINISTRATIVE MARITIME ENVIRONMENT LIABILITY

ABSTRACT: The question of the possibility of establishing a specific maritime administrative process for acts prejudicial to the environment is one of the main current issues of legal relations that fall into the core of the new perspectives of Maritime and Environmental Law. This is because the Federal Constitution of 1988 has already established wide responsibility for acts of environmental pollution. From this perspective, the possibility arises of establishing a new maritime administrative process before the Brazilian Maritime Tribunal. The civil, administrative and environmental criminal liabilities will be analyzed in this article, in particular the maritime aspect, as well as environmental pollution, so that, subsequently, the functioning of the Maritime Court can be defended in case of navigation accidents involving environmental damage.

Keywords: Maritime Court. Environmental damage. Responsibility.