

# Responsabilidade administrativa marítima ambiental: uma análise do tribunal marítimo

## Administrative environmental maritime responsibility: an analysis of the itlos

Ingrid Zanella Andrade Campos\*

### RESUMO

A problemática da definição 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. 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.

### ABSTRACT

The problem of definition of the possibility of establishment of own maritime administrative process due to harmful acts to the environment is one of the major current issues of legal relations that fall within the core of the new perspectives of Maritime Law and Environmental. In this article, especially the maritime aspect, will be analyzed the civil environmental, administrative and criminal responsibility, environmental pollution, to subsequently defend the actions of the Maritime Court in facts and navigation accidents involving environmental damage.

**Keywords:** Maritime Court. environmental damage. Responsibility.

## 1. INTRODUÇÃO

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 estabelece a responsabilidade solidária entre o Poder Público e a coletividade na defesa e preservação do meio ambiente, além de estabelecer a responsabilidade tripa do poluidor em face dos danos ambientais.

Igualmente, as condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar o dano.

Assim, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, através

\* 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, em Recife/PE. [ingridzanella@yahoo.com.br](mailto:ingridzanella@yahoo.com.br)

da Emenda Constitucional n.º 7, de 15 de agosto de 1995 deu nova redação ao parágrafo único, do artigo 178 (cento e setenta e oito), que passou a permitir o uso de bandeiras estrangeiras na navegação de cabotagem no Brasil, desde que afretadas por empresas brasileiras.

Nesse diapasão, destacam-se a Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário n.º 9.432/97 e a Lei de criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (AN-TAQ) e do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (CONIT), a Lei n.º 10.233, de 05 de junho de 2001.

Dessa 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.”

A abertura constitucional à navegação interior por embarcações estrangeiras foi decorrência da afirmação do Estado democrático de direito, igualmente chamado de Estado Constitucional, com a soma das liberdades conquistadas com o Estado Liberal mais a busca pela justiça social, do Estado Social (GOMES, VIGO, 2008, p. 20).

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.

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.

## 2. DA RESPONSABILIDADE PELA DANOSIDADE AMBIENTAL

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.

A *responsabilidade civil ambiental*, por força da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei n.º 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 **subjéitiva**....., 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 subjéitiva 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 subjéitiva**, pelo que se ressalta, a Lei n.º 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 n.º 19.119, 2006, REsp n.º 847.476, 2008, REsp n.º 969.160, 2009)<sup>1</sup>.

1 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 subjéitivo 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).

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 independente da responsabilização da pessoa natural.

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).

Importante suscitar que poderá haver a *responsabilização administrativa* do infrator em sede de *processo administrativo marítimo próprio*, ou seja, através da responsabilidade perante a Autoridade Marítima e/ou o Tribunal Marítimo.

No que tange a atuação da Capitania dos Portos e Costas 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.

Desse diapasão, cita-se o artigo 14, § 4º, da Lei nº 6.938/1981, que estabelece: “Nos casos de poluição provocada pelo derramamento ou lançamento de detritos ou óleo EM ÁGUAS BRASILEIRAS, por embarcações e terminais marítimos ou fluviais, prevalecerá o disposto na Lei nº 5.357/1967.”.

Igualmente, o artigo 70, § 1º, da Lei nº 9.605/1998,

que estabelece: “São autoridades competentes para lavrar AI e instaurar processo administrativo os funcionários de órgãos ambientais integrantes do SISNAMA, ..., bem como os agentes das Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha.”.

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, entende-se que um dano ambiental pode ser classificado como acidente ou fato da navegação, como restará esclarecido.

### 3. 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 Montego Bay, 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.

De forma didática se propõe a divisão da poluição marinha, 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, pode-se dividir em: por alijamento; decorrente de **água de lastro**; e por derramamento e/ou vazamento de **óleo**.

As mencionadas formas de poluição advindas de atividades marítimas são controladas por diversos órgãos, como a Autoridade Marítima, Agência Nacional de Vigilância Sanitária, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, pelos órgãos integrantes do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA, com normas preventivas, demonstrando que a poluição pode e deve ser evitada, e que o meio ambiente marinho pode ser utilizado de forma sustentável.

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.

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. Instituinto, 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 consequente degradação do meio ambiente.

Ao se ponderar acerca da responsabilidade pelo dano ambiental do proprietário, armador e/ou do afretador não armador, deve-se considerar a identificação do poluidor direto e indireto.

#### **4. DA RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA MARÍTIMA AMBIENTAL**

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

No que tange a atuação da Capitania dos Portos e Costas 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.

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 supervisionar 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 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 CÍVEL - : AC 201051020015401).

Defende-se que, igualmente, 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 (MARTINS, 2008, p. 122).

Igualmente, a jurisdição do Tribunal Marítimo se es-

tende 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 deste 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 equipagem; 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 Montego Bay, em seu art. 1º, 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 abaloamento, 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.

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.

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 navegação.

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, 2014).

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.

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 em na prática de ato ilícito ambiental).

Nesse sentido o voto do mencionado Juiz do Tribunal Marítimo acolheu nosso entendimento, na seguinte proporção:

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 na Lei nº 2.180/1954.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dessa forma, é possível concluir que poderá e deverá o Tribunal Marítimo processar e julgar os danos ao meio ambiente tipificados como acidentes e fatos da navegação. Isso em decorrência do fato de que 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 (arts. 23 e 225).

Por esse motivo o legislador opinou pela utilização de utilização de expressões genéricas (como consideram-se, avaria ou defeito no navio, mau aparelhamento ou a impropriedade, má estimação, 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 atua-

ção 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.

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.

Deste modo, 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 BIBLIOGRÁFICAS

BENJAMIN, Antonio Herman. O princípio do poluidor-pagador, in **Dano Ambiental**, prevenção, Reparação e repressão, São Paulo, revista dos **Tribunais**, 1998.

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](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](https://www.mar.mil.br/tm/download/palestra_workshopIII/workshopIII_ingrid_zanella.pdf)>. Acesso em: 21 de Out. de 2014.

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. **Curso de direito marítimo**. 3 ed. Volume I. Barueri, SP: Manole, 2008.