



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

20ª VARA FEDERAL

JFRJ
Fls 40

CONCLUSÃO

Nesta data, faço estes autos conclusos
a(o) MM. Sr(a). Dr(a). Juiz(a) da 20ª
Vara Federal do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 18 de julho de 2016
SIMONE ZONATTO MONTEIRO
Diretora de secretaria

Processo nº 0095021-72.2016.4.02.5101 (2016.51.01.095021-1)

DECISÃO

Trata-se de ação ajuizada pela **UNIÃO** em face de **AFRICAN GULF INTERNATIONAL, KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA e P & I CONSULTORIA SEASTAR**, na qual se pretende a concessão de tutela de urgência para que seja determinado aos réus que promovam o salvamento de casco de navio à deriva, em razão da possibilidade de danos ao ambiente marinho ou a vidas humanas. Pede, subsidiariamente, que seja “deferido à Marinha do Brasil promover o afundamento do casco à deriva, observando às cautelas de estilo”, às expensas dos réus.

Conta que a primeira ré, **AFRICAN GULF INTERNACIONAL LTDA.**, adquiriu no corrente ano, em leilão promovido no Brasil, os cascos das ex-embarcações **JARI STAR e RECIFE STAR**, devendo rebocá-los para o exterior, conforme Plano de Reboque aprovado pela Autoridade Marítima Brasileira, iniciando-se a viagem no porto do Rio de Janeiro e tendo como destino final a Índia.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 41

Afirma que o reboque apresentou problemas quando o comboio se encontrava próximo ao Espírito Santo, sendo solicitada autorização para entrada dos cascos no Porto de Vitória, em 11 de julho do ano corrente, e que até então a Capitania dos Portos do Espírito Santo desconhecia a situação.

Diante do ocorrido, foi comunicado às rés que o comboio não estava autorizado a adentrar no Mar Territorial Brasileiro e que os reparos do rebocador deveriam ser feitos em alto mar, com a tomada de precauções de segurança e elaboração de planos para a pronta retomada do reboque até o destino final.

Sustenta que as rés já teriam sido oficialmente notificadas, pela Marinha do Brasil, em 13 de julho de 2016, para que fosse providenciada a assistência e salvamento da embarcação, mas, até o momento, nenhuma providência fora tomada. Narra, ainda, que tanto a proprietária do navio, quanto a seguradora **P&I**, foram notificadas dos riscos que o rompimento do cabo de reboque do ex-navio "RECIFE STAR" representa para a segurança da navegação e meio ambiente marinho, não adotando, contudo, qualquer providência imediata para realização da operação de assistência e salvamento do bem em questão.

Aduz que a proximidade do casco à deriva, sem tripulação, sem máquinas e solto do rebocador, representa grande risco e requer providências imediatas, sob pena de ocorrência acidente com graves consequências para vidas humanas, plataformas, navios e poluições ambiental de grandes proporções.

Pede, então, o deferimento de tutela de urgência para que seja determinado aos réus que promovam o salvamento do casco à deriva, retirando-o com o casco que se encontra preso ao rebocador, no prazo de 24 horas, "alocando rebocadores necessários e outros junto ao casco à deriva,



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 42

substituição do rebocador avariado por outro de igual potência, dando cumprimento ao plano de reboque e salvamento aprovado pela CPRJ, sob pena de multa a ser fixada”. Requer, ainda, que em caso de descumprimento da ordem, no prazo determinado, seja “deferido à Marinha do Brasil, promover o afundamento do casco à deriva, observando as cautelas de estilo para casos desse jaez”, às expensas dos réus.

É o relato necessário. Passo a decidir.

No que tange ao pedido de tutela de urgência, dispõe o art. 300 do Código de Processo Civil que ela será concedida quando houver elementos que evidenciem a **probabilidade do direito** e o **perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo**. Por outro lado, o artigo 303 do CPC prevê que a petição inicial pode limitar-se ao requerimento da tutela antecipada e à indicação do pedido de tutela final, com a exposição da lide, do direito que se busca realizar e do perigo de dano ou do risco ao resultado útil do processo, nos casos em que a urgência for contemporânea à propositura da ação.

No caso, vislumbro a existência dos requisitos autorizadores da concessão da aludida tutela antecipada, **requerida em caráter antecedente**, pelos motivos que passo a expor.

É possível constatar, pela narrativa e pela documentação que acompanha a petição inicial, que as rés adquiriram os navios desativados na intenção de comercializar o material em outro país, e que diante de problemas ocorridos no reboque, ocasionando a flutuação de um dos cascos à deriva, vem se recusando a tomar as providências cabíveis para evitar possíveis danos ao meio ambiente e aos demais navios e pessoas.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 43

De fato, a lei 9537/97, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, prevê que cabe à autoridade marítima assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, *“no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio”* (art. 3º).

Por outro lado, a Lei 7203/84, que dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores, traz a seguinte redação:

"Art. 1º A assistência e salvamento de embarcações, coisas ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores, bem como os danos causados a terceiros e ao meio ambiente decorrentes dessa situação de perigo submetidos às disposições desta Lei.

§ 1º Para efeitos desta Lei, a expressão "assistência e salvamento" significa todo o ato ou atividade efetuado para assistir e salvar uma embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

§ 2º Para efeitos desta Lei, a palavra "salvamento", quando empregada isoladamente, tem o mesmo significado que a expressão assistência e salvamento".

§ 3º Para efeitos desta Lei, a expressão "salvador" significa todo aquele que presta, prestou ou irá prestar serviço de assistência e salvamento.

Art. 2º - Competem ao Ministério da Marinha a coordenação e controle das atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

Parágrafo único - O Ministério da Marinha poderá delegar a execução de tais serviços a outros órgãos federais,



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 44

estaduais municipais e, por concessão, a particulares, em áreas definidas de jurisdição.

Art. 3º - Quando a embarcação, coisa ou bem em perigo representar um risco de dano a terceiros ou ao meio ambiente, o armador ou a proprietário, conforme o caso, será o responsável pelas providências necessárias para anular ou minimizar esse risco e, caso o dano se concretize, pelas suas consequências sobre terceiros ou sobre o meio ambiente, sem prejuízo do direito regressivo que lhe possa corresponder."

De fato, a Lei 7542/86, no art. 3º, II, parte final, considera a embarcação como "perdida" quando o seu responsável "não manifestar sua disposição de providenciar, de imediato, a flutuação ou recuperação da coisa ou bem, mediante operação de assistência e salvamento."

Além disso, o art. 13 do mesmo diploma legal estabelece como responsáveis solidários o proprietário e o segurador.

Constatada a presença de objeto flutuando à deriva, com a alta probabilidade de causar danos ao meio ambiente e às demais embarcações em alto mar, agiu a Marinha convocando os proprietários de tais bens para determinar que fossem tomadas as providências cabíveis, o que se conclui da leitura da Ata da reunião realizada em 13 de julho de 2016, na Capitania dos Portos do Espírito Santo (CPES).

Na ocasião, foi observado que o problema teria sido ocasionado porque o comboio teria sido desviado da rota original, de forma deliberada, sem que a Autoridade Marítima fosse comunicada, além de ser baixo o desempenho das máquinas utilizadas para o reboque. Foi dito pelo representante da ré, na ocasião, que seria realizada contratação dos meios necessários ao salvamento e que o reboque seria



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 45

lançado ainda naquele dia, “antes do por do sol”, mantendo distância superior a 30 milhas das plataformas de petróleo (fls. 35/37).

Ao que parece, existe um risco realmente grave para o meio ambiente e para as embarcações que navegam na área, pois o choque dos cascos com plataformas de petróleo ou com embarcações é uma possibilidade concreta, diante do fato de que os navios desativados estão flutuando no mar à deriva, sem controle algum.

Observa-se, pelo documento de folha 35, que o casco do "**RECIFE STAR**" encontra-se na altura do município de São João da Barra, próximo a plataformas de petróleo, o que, por si só, já representa um dano a tal estrutura, aos trabalhadores que lá desenvolvem suas atividades e ao próprio meio ambiente.

Para se ter a noção da gravidade da situação, basta imaginar o que uma embarcação à deriva pode trazer de prejuízos à vida humana e aos patrimônios públicos ou privados caso se choque com uma outra embarcação ou plataforma de petróleo.

Verifica-se, pelo narrado na inicial e documentos em anexo, que, desde 13/07, o casco de navio "**RECIFE STAR**" encontra-se à deriva, sendo monitorado por embarcações da Marinha do Brasil.

É, no mínimo, de se estranhar a situação exposta, em que um casco de navio é adquirido e, aparentemente, é abandonado em alto mar pela empresa proprietária, apenas em razão de defeito no rebocador, não sendo o mesmo consertado ou substituído por outro que o leve para o local de destino (Índia).



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 46

No mesmo documento de folha 35/37 - mais precisamente à folha 36, item 9 -, observa-se que o rebocador originário, segundo relato da própria proprietária (**KADMOS**), sofreu dano no dispositivo de reboque por ter se desviado deliberadamente da rota e do Plano de Contingência aprovado pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro e sem prévia informação à Autoridade Marítima. Além disso, o próprio rebocador não possuía força suficiente para transportar o navio "**RECIFE STAR**".

Na reunião de 13/07, quarta-feira passada (item 11 de folha 38), ficou estabelecido que as rés providenciariam a contratação dos meios necessários ao salvamento dos navios e que os Rebocadores "**TUFÃO**" e "**WATER BUCK**" seriam lançados no próprio dia 13, sendo comunicadas as Capitâncias do Rio de Janeiro e do Espírito Santo.

Segundo relato da inicial, até o dia de ontem (18/07), nada havia sido comunicado às autoridades marítimas.

O paradigma ético ambiental consolidado na Constituição de 1988 impõe a todos o dever fundamental de **não causar dano ao meio ambiente**, e, no caso narrado, está clara a necessidade de adoção de medidas preventivas, sendo muito mais eficaz a tutela do meio ambiente antes da ocorrência do dano, diante da possível irreversibilidade da situação, considerada a fragilidade do equilíbrio ecológico. De fato, a presença de operações de exploração de petróleo na região é fator de risco que não pode ser desconsiderado.

Cabe ressaltar, ainda, que a permanência do objeto de grande porte, à deriva em alto mar, contrariando a orientação técnica da própria Marinha do Brasil, poderia ocasionar **riscos à própria Segurança Pública**, notadamente no atual período em que se vive um clima mundial de grave insegurança institucional, bem como pela proximidade da realização das



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 47

Olimpíadas no Rio de Janeiro, evento esportivo internacional de grande porte que requer dos órgãos públicos todas as precauções possíveis a evitar possíveis danos.

É pertinente, portanto, a prolação de ordem para imediata tomada de providências por parte das rés, responsáveis pelo rebocador "AMAZON CHIEFTAIN" e pelos cascos dos navios "RECIFE STAR" e "JARI STAR", para que se realizem as ações necessárias ao salvamento dos objetos para que seja retomado o curso para seu destino final, na Índia.

Por outro lado, é pertinente observar que a Marinha do Brasil, instituição que tem como atividade precípua a defesa da Pátria e a garantia dos poderes constitucionais, na forma do artigo 142 da Constituição da República, possui prerrogativas e poderes instituídos por lei para agir e evitar acidentes de navegação.

Nesta toada, a Lei 7542/86 prevê que compete à Marinha a coordenação, controle e fiscalização de operações de remoção e demolição de coisas ou bens submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional (art. 2º).

Sobre a providência requerida pela União de "**afundamento da embarcação, pela Marinha, em caso de não cumprimento da ordem de reboque pelas empresas**", é importante tecer algumas considerações.

Em primeiro lugar, trata-se de medida extrema que não depende de autorização judicial. Segundo consta nos artigos 10 e 11, §2º, da Lei 7542/86, se a proprietária da embarcação à deriva não promover a sua remoção e a mesma representar risco ao meio ambiente ou à segurança de pessoas e outras embarcações, a Marinha do Brasil está autorizada a remover, destruir ou tomar outras providências, analisando qual a melhor medida.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 48

Note-se o que dizem os dispositivos citados, além do art. 5º do mesmo diploma legal:

"Art. 5º A Autoridade Naval, a seu exclusivo critério, poderá determinar ao responsável por coisas ou bens, referidos no art. 1º desta lei, sua remoção ou demolição, no todo ou em parte, quando constituírem ou vierem a constituir perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

Parágrafo único. A Autoridade Naval fixará prazos para início e término da remoção ou demolição, que poderão ser alterados, a seu critério.

"Art 10. A Autoridade Naval poderá assumir as operações de pesquisa, exploração, remoção ou demolição das coisas ou bens referidos no art. 1º desta lei, **por conta e risco de seu responsável**, caso este não tenha providenciado ou conseguido realizar estas operações dentro dos prazos legais estabelecidos.

"Art 11. A Autoridade Naval determinará que o responsável, antes de dar início à pesquisa, exploração, remoção ou demolição solicitadas ou determinadas, das coisas ou dos bens referidos no art. 1º desta lei adote providências imediatas e preliminares para prevenir, reduzir ou controlar os riscos ou danos à segurança da navegação, a terceiros e ao meio ambiente.

(...)

§ 2º Na falta de atendimento imediato de tais providências, ou quando for impraticável ou não houver tempo para intimar o responsável, a Autoridade Naval poderá adotar providências **por conta e risco do responsável.**"

Note-se, pelos dispositivos acima, que a Marinha, diante do descumprimento de proprietária/rebocadora/seguradora em tomar as



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 49

providências de remoção da embarcação, tomará a medida que achar mais conveniente e menos danosa ao meio ambiente e à segurança de pessoas e coisas.

Não cabe ao Poder Judiciário e especificamente a este Juízo escolher a medida a ser tomada pela Marinha em caso de não remoção da embarcação à deriva,

Se a Marinha entende que o melhor, pelas circunstâncias fáticas (e náuticas), é afundar o navio perdido, tomará a medida com base em sua decisão técnica.

Se entende que o mais conveniente pela situação é remover a embarcação às expensas da proprietária - inclui-se aí a rebocadora e a seguradora -, deve tomar essa decisão com base nas suas análises de campo.

Não pode o juízo escolher a melhor estratégia militar a ser tomada - se afundamento (destruição) ou remoção.

Em segundo lugar, percebe-se que a União pretende, com essa segunda medida, transferir para o Poder Judiciário um ônus que é seu (Marinha, Poder Executivo), como afirmado nos parágrafos acima. Se a própria lei já autoriza a Marinha a remover ou afundar o navio à deriva que representa risco ao meio ambiente ou à segurança de pessoas e coisas alheias, por que precisa de autorização judicial para afundamento?

Para isso, basta olhar a parte grifada do art. 10 e do art. 11, §2º, acima destacados.

A própria Lei 7542/86 já permite a medida extrema (afundamento), por conta e risco da autoridade militar que a tomar, não cabendo transferir essa responsabilidade ao Poder Judiciário, que não possui condições de realizar a opção pela



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 50

melhor estratégia militar a ser tomada: se remoção ou afundamento da embarcação à deriva que gere risco.

Desta forma, caso não cumprida, pelas rés, a providência determinada judicialmente (remoção e reboque da embarcação em 48 horas), caberá à Força Militar (Marinha) tomar as providências que entender cabíveis, dentro dos limites impostos pela legislação específica que rege a matéria, podendo proceder à remoção ou ao afundamento, tratando-se de decisão a ser tomada pela autoridade militar competente.

Diante do exposto, havendo plausibilidade quanto ao direito alegado, e risco na demora, com possibilidade de danos irreversíveis ao meio ambiente, embarcações e pessoas, **DEFIRO a tutela de urgência requerida**, determinando às rés **AFRICAN GULF INTERNATIONAL, KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA e P&I CONSULTORIA SEASTAR**, de forma solidária, que promovam o salvamento do casco do navio **"RECIFE STAR"**, que se encontra à deriva, no prazo máximo de 48 horas da publicação da presente decisão, alocando rebocadores e demais equipamentos necessários para tal providência, sob pena de pagamento de multa diária que fixo em R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), limitada ao teto de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais).

Caso não cumprida a providência determinada no prazo acima, a Marinha do Brasil, conforme fundamentação da presente decisão, já está autorizada pela Lei 7542/86 (arts. 10 e 11, §2º) a tomar as providências que entender cabíveis, inclusive afundamento ou remoção da navio, tratando-se de decisão a ser tomada pela autoridade militar competente, por sua conta e risco, independente de autorização judicial específica, da forma que melhor preserve o meio ambiente, à vida humana e ao patrimônio público ou de outras pessoas.

Cabe ressaltar que a medida extrema "afundamento" (como requerido na inicial pela União) independe de



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

JFRJ
Fls 51

autorização judicial, sendo decorrente da própria Lei 7542/86 em caso de não remoção da embarcação abandonada, sendo possível à União, posteriormente, cobrar das rés os custos de tal atividade militar, na forma do art. 13 da referida lei.

Providencie-se, com a máxima urgência, a intimação pessoal do representante da ré **KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA**, situada na Avenida Franklin Roosevelt, nº 194/GR 902, Centro, Rio de Janeiro-RJ.

Intime-se, ainda, a ré **P&I CONSULTORIA SEASTAR** por ofício, sem prejuízo da expedição da devida e posterior carta precatória para apresentar contestação.

Quanto à ré **AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTDA.:**

1) intimem-se da presente decisão, urgente e pessoalmente, os Senhores **Leonardo Spritzer**, identidade nº 10152482-5 (IFP), CPF nº 043.024.627-79, e **José Mario Spritzer**, identidade nº 02134862-8 (IFP), CPF nº 172.091.887-20, ambos com endereço comercial na Rua Uruguaiana, nº 10, sala 1409, Centro, CEP 20050-090, Rio de Janeiro/RJ, por terem participado como representantes da referida empresa na compra do navio "**RECIFE STAR**", em janeiro do corrente ano (folhas 20/24); e

2) informe a União se há outro (e atual) representante legal de tal pessoa jurídica no Brasil (ou se o mesmo é um dos acima citados - item 1), para se evitar as delongas necessárias da expedição de carta rogatória, nos termos do artigo 237, II, do Código de Processo Civil.

Publique-se edital, na forma do art. 9º da Lei 7542/86, com resumo do dispositivo da presente decisão, no sentido de cientificar as rés do comando aqui firmado.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

Após, aguarde-se a emenda à inicial, na forma do artigo 303, §1º, I, do CPC, e a manifestação da União quanto à intimação da ré **AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTDA.**, considerando-se a urgência da medida e o lapso temporal que seria necessário para o cumprimento da carta rogatória.

JFRJ
Fls 52

Rio de Janeiro, 19 de julho de 2016.

PAULO ANDRÉ ESPIRITO SANTO
Juiz Federal